



DPT: 2584 – ÖİK: 596

SEKİZİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI

ULAŞTIRMA ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU HAVA YOLU ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYONU RAPORU

ANKARA 2001

ISBN 975 – 19 – 2727-7 (basılı nüsha)

Bu Çalışma Devlet Planlama Teşkilatının görüşlerini yansıtmaz. Sorumluluğu yazarına aittir. Yayın ve referans olarak kullanılması Devlet Planlama Teşkilatının iznini gerektirmez; İnternet adresi belirtilerek yayın ve referans olarak kullanılabilir. Bu e-kitap, <http://ekutup.dpt.gov.tr/> adresindedir.

Bu yayın 750 adet basılmıştır. Elektronik olarak, 1 adet pdf dosyası üretilmiştir.

Ö N S Ö Z

Devlet Planlama Teşkilatı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında 540 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname, "İktisadi ve sosyal sektörlerde uzmanlık alanları ile ilgili konularda bilgi toplamak, araştırma yapmak, tedbirler geliştirmek ve önerilerde bulunmak amacıyla Devlet Planlama Teşkilatı'na, Kalkınma Planı çalışmalarında yardımcı olmak, Plan hazırlıklarına daha geniş kesimlerin katkısını sağlamak ve ülkemizin bütün imkan ve kaynaklarını değerlendirmek" üzere sürekli ve geçici Özel İhtisas Komisyonlarının kurulacağı hükmünü getirmektedir.

Başbakanlığın 14 Ağustos 1999 tarih ve 1999/7 sayılı Genelgesi uyarınca kurulan Özel İhtisas Komisyonlarının hazırladığı raporlar, 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlık çalışmalarına ışık tutacak ve toplumun çeşitli kesimlerinin görüşlerini Plan'a yansıtacaktır. Özel İhtisas Komisyonları çalışmalarını, 1999/7 sayılı Başbakanlık Genelgesi, 29.9.1961 tarih ve 5/1722 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulmuş olan tüzük ve Müsteşarlığımızca belirlenen Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu genel çerçeveleri dikkate alınarak tamamlamışlardır.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile istikrar içinde büyümenin sağlanması, sanayileşmenin başarılması, uluslararası ticaretteki payımızın yükseltilmesi, piyasa ekonomisinin geliştirilmesi, ekonomide toplam verimliliğin artırılması, sanayi ve hizmetler ağırlıklı bir istihdam yapısına ulaşılması, işsizliğin azaltılması, sağlık hizmetlerinde kalitenin yükseltilmesi, sosyal güvenliğin yaygınlaştırılması, sonuç olarak refah düzeyinin yükseltilmesi ve yaygınlaştırılması hedeflenmekte, ülkemizin hedefleri ile uyumlu olarak yeni bin yılda Avrupa Topluluğu ve dünya ile bütünleşme amaçlanmaktadır.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planı çalışmalarına toplumun tüm kesimlerinin katkısı, her sektörde toplam 98 Özel İhtisas Komisyonu kurularak sağlanmaya çalışılmıştır. Planların demokratik katılımcı niteliğini güçlendiren Özel İhtisas Komisyonları çalışmalarının dünya ile bütünleşen bir Türkiye hedefini gerçekleştireceğine olan inancımızla, konularında ülkemizin en yetişkin kişileri olan Komisyon Başkan ve Üyelerine, çalışmalara yaptıkları katkıları nedeniyle teşekkür eder, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın ülkemize hayırlı olmasını dilerim.


Dr. Akın İZMİRLIOĞLU
Müsteşar

SUNUŞ

Havayolu Ulaştırması Sektörü; 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu' nun yürürlüğe girmesiyle birlikte, özellikle 1980' lerin sonuna doğru önemli gelişmeler göstermiştir. Aynı dönemlerde turizm sektöründe de meydana gelen büyüme havayolu ulaştırması sektörünü olumlu yönde etkilemiş, ancak turizm sektöründeki iniş-çıkışlar aynı şekilde havayolu ulaştırması sektöründe de görülmüştür. Buna rağmen, Ülkemiz havayolu ulaştırması sektöründe son onbeş yılda yaklaşık %600' lük bir büyüme olmuştur. Bu büyümenin sağlıklı ve istikrarlı olduğunu söylemek çok güçtür. 2000 yılına kadar çok sayıda havayolu şirketi kurulmuş ve kapanmıştır. Bu şirketlerin sadece turizmdeki istikrarsızlık nedeniyle kapandığı söylenemez.

Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan havayolu ulaştırması sektörü; faaliyet konusu, faaliyeti yürüten kamu ve özel kurum ve kuruluşlar, kullanılan yüksek teknoloji ürünü araçlar ve donanım, özel alt yapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet verilen insanlar, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip kurallar ve mevzuat konularının oluşturduğu önemli bir sistemdir. Bütün bu özellikleri taşıması nedeniyle havayolu ulaştırma sektörünün bir bütün olarak ele alınması kaçınılmazdır. Sektöre bu şekilde bakılmadığı sürece; gereksiz alt yapı, geciken yatırımlar, ihtiyaca cevap veremeyen yasal düzenleme ve örgütlenme gibi sorunlarla karşı karşıya gelinecektir.

Ülkemizi Avrupa Birliği' ne taşıyacak bir dönemi kapsayacak olan VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı büyük bir önem arz etmektedir. Sektörün tüm kesimlerinin katkısıyla yapılan plan çalışmalarında; nereden geldiği, mevcut durumun ne olduğu ve geleceğin nasıl olması gerektiği yönüyle konular üzerinde kurulmuştur. Çünkü VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında belirtilen düzenlemelerin yapılmadığı ve bazı sorunların aynı şekilde devam ettiği görülmektedir. Hazırlanan VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı' nda saptanan hedef ve politikaların gerektiği şekilde ele alınarak çözümlenmesi en büyük dileğimizdir. Kalkınma planlarının demokratik katılımcı bir yaklaşımla hazırlanması yönünde yapmış olduğu organizasyon için Devlet Planlama Teşkilatı' na ve çalışmada emeği geçen Havayolu Ulaştırması Sektörü' nün değerli üyelerine şükranlarımı ifade ederken, VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı' nın Ülkemize hayırlı olmasını dilerim.

Prof. Dr. Fevzi SÜRMEİLİ
Komisyon Başkanı

VIII. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI HAVAYOLU ULAŞTIRMASI ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU ÇALIŞMALARINA KATILANLAR

	<u>ADI VE SOYADI</u>	<u>KURULUŞU</u>
BAŞKAN	Prof. Dr. Fevzi SÜRMEİ	Anadolu Üniversitesi
BAŞKAN YRD. BAŞKAN YRD.	Doç.Dr.Mustafa ÖÇ Fevzi ALTINBULAK	Anadolu Üniv. SHYO Hava Yolları Pilotları Derneği
RAPORTÖR	Meral ÖNEY	DHMİ
KOORDİNATÖR	Hülya TOKGÖZ	DPT
ÜYELER	Tülay CAN Yrd.Doç.Dr.Hakan OKTAL Yrd.Doç.Dr.Can ÖZDEMİR Uzm.Haluk DEMİRTAŞ M.Safi ERGİN Şahabettin BOLUKÇU Prof.Dr.Ahmet Nuri YÜKSEL Prof.Dr.M.Adil YÜKSELEN Prof.Dr.Yunus BORHAN Mehmet ALPAY İbrahim AYVAZOĞLU Hamdi BOYACI Mustafa CİHAN Sedat ÇINAR Şengül DOĞAN Nevzat DÜZAĞAÇ Necmi EKİCİ Alper ELİÇİN Oktay ERDAĞI Ayşe GÜNEŞ Uğur TOPAL Hüseyin EDİS Mehmet ERBİLGİN Murat SERTDEMİREL Berna İŞİKER Nurhan KARACA Hakan BARDAKLI Ali UZUNER Turgay ŞAHAN H.Hüseyin ÇAKACI Pervin ATEŞ Yrd.Doç.Dr.Korhan OYMAN Tuba DÖKMEN Çamay SOMALI Hatice KÜÇÜKÖNAL Ender GEREDİ Ali Murat BAŞÇEN	Türk Hava Kurumu Anadolu Üniv. SHYO Anadolu Üniv. SHYO Erciyes Üniv.SHYO İstanbul Havayolları, TÖSHİD Onur Havayolları İTÜ Uçak ve Uzay Bil.Fak. İTÜ Uçak ve Uzay Bil.Fak. İTÜ Uçak ve Uzay Bil.Fak. SHGM Türkiye H.T.Kontr. Derneği Özelleştirme DMİ DLHİ SHGM DLHİ Pilotlar Derneği HAVAK SHGM THY DLHİ Başbakanlık Y.Denetleme Kur. TALPA Adana Büyükşehir Belediyesi Türk Stardartları Ens. Hazine Müsteşarlığı Erciyes Üni. SHYO Emniyet Genel Md. Emniyet Genel Md. M.G.K. Genel Sek. M.G.K. Genel Sek. Anadolu Üni. SHYO Anadolu Üni. SHYO THY APK Anadolu Üni. SHYO Anadolu Üni. SHYO Dışişleri Bak.Havacılık Dai.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
1 HAVAYOLU ULAŞTIRMASI SEKTÖRÜNÜN TANIMI	1
2 DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE HAVA ULAŞTIRMASINDAKİ MEVCUT DURUM	2
2.1 DÜNYADAKİ MEVCUT DURUM	2
2.1.1 GENEL	2
2.1.2 BÖLGESEL GELİŞMELER	8
2.1.3 BELLİ BAŞLI HAVALİMANLARININ TRAFİK DURUMU VE HAVALİMANI İŞLETMECİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER	15
2.1.4 HAVAYOLU ŞİRKET EVLİLİKLERİ	18
2.1.5 HAVAYOLU ŞİRKET İTTİFAKLARI	20
2.1.6 FİLO GELİŞİMİ	25
2.1.7 BÜYÜK UÇAK ÜRETİCİLERİNİN DURUMU	31
2.1.8 HAVA TAŞIMACILIĞI VE ÇEVRE	33
2.1.9 KARGO TAŞIMACILIĞI	36
2.1.10 TEKNOLOJİ, TOPLAM KALİTE VE STANDARDİZASYON	38
2.2 TÜRKİYE'DEKİ MEVCUT DURUM	42
2.2.1 GENEL	42
2.2.2 HAVA ULAŞTIRMASI ALT SEKTÖRÜNDEKİ KURUM VE KURULUŞLAR	44
2.2.2.1 Havacılık Kurumları	44
2.2.2.2 Havaalanı Yer Hizmetleri ve İkram Hizmetleri Kuruluşları	46
2.2.2.3 Hava Taşıma İşletmeleri	48
2.2.2.4 Eğitim Kuruluşları	60
2.2.3 HAVALİMANLARI VE MEYDANLAR	68
2.2.4 UÇUŞ YOLLARI	75
2.2.5 HAVA TRAFİK ÜNİTELERİ VE SEYRÜSEFER YARDIMCI İSTASYONLARI	77
2.2.6 HABERLEŞME SİSTEMLERİ	80
2.2.7 UÇAK MEVCUDU VE KOLTUK KAPASİTESİ	81
2.2.8 UÇAK, YOLCU VE YÜK TRAFİĞİ (1994-1998)	81
2.2.9 TEKNOLOJİ, TOPLAM KALİTE VE STANDARDİZASYON	90
2.2.10 ÖZELLEŞTİRME ÇALIŞMALARI	93
3 VII. PLAN HEDEFLERİNİN MEVCUT DURUM İLE KARŞILAŞTIRILMASI	96
3.1 1994-1998 YILLARI ARASI TAHMİN EDİLEN VE GERÇEKLEŞEN UÇAK VE YOLCU TRAFİĞİNİN KARŞILAŞTIRILMASI	96
3.1.1 1994-1998 Yılları Arası Tahmin Edilen ve Gerçekleşen Uçak Traf. Karşılaştırılması	96
3.1.2 1994-1998 Yılları Arası Tahmin Edilen ve Gerçekleşen Yolcu Traf. Karşılaştırılması	107
3.2 YOLCU TAŞIMA	118
3.3 YÜK TAŞIMA	125
3.4 KOLTUK ARZI	126
3.5 FİLO KAPASİTESİ	126
3.6 YATIRIMLAR	126
4 HAVAYOLU ULAŞTIRMASI SEKTÖRÜNÜN BAŞLICA SORUNLARI	128
4.1 TÜRK HAVACILIĞINDA YÖNETİM VE YAPILANMA	128
4.2 TÜRK HAVACILIĞINDA İNSAN KAYNAKLARI	130
4.2.1 Pilot Eğitim ve İstihdamında Karşılaşılan Sorunlar:	130
4.2.2 Hava Trafik Kontrolörü Eğitim ve İstihdamında Karşılaşılan Sorunlar:	132
4.2.3 Teknisyen İstihdam ve Eğitiminde Karşılaşılan Sorunlar:	1333
4.2.4 Diğer personelin İstihdam ve Eğitiminde Karşılaşılan Sorunlar:	133
4.3 TÜRK HAVACILIĞINDA UÇUŞ GÜVENLİĞİ SORUNLARI	134
4.4 HAVAALANI GÜVENLİĞİ SORUNLARI	135
4.5 TÜRK HAVACILIĞINDA ULUSLARARASI İLİŞKİLER, PLANLAMA, ALTYAPI, YAPIM VE KULLANIMI	136

İÇİNDEKİLER

Sayfa

5	VIII. PLAN DÖNEMİNDE BEKLENEN GELİŞMELER	140
5.1	DÜNYADA BEKLENEN GELİŞMELER	140
5.1.1	YOLCU TRAFİĞİ TAHMİNLERİ	145
5.1.2	KARGO TRAFİĞİ TAHMİNLERİ	149
5.1.3	UÇAK TRAFİĞİ TAHMİNLERİ	151
5.2	TÜRKİYEDE BEKLENEN GELİŞMELER	154
5.2.1	TÜRK SİVİL HAVA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜ GELECEKTE ETKİLEMESİ BEKLENEN FAKTÖRLER	154
5.2.1.1	Nüfus Artışı	154
5.2.1.2	Ekonomik Beklentiler	154
5.2.1.3	Turizm Sektöründe Beklenen Gelişmeler	155
5.2.1.4	Diğer Faktörler	157
5.2.2	HAVAALANLARI UÇAK TRAFİĞİ	158
5.2.2.1	Kapasite	158
5.2.2.2	Talep	158
5.2.3	HAVAALANLARI YOLCU TRAFİĞİ	161
5.2.3.1	Kapasite	161
5.2.3.2	Talep	161
5.2.4	HAVAALANLARI KARGO TRAFİĞİ	161
5.2.5	KAPASİTE-TALEP KARŞILAŞTIRMALARI	164
5.2.5.1	Atatürk Havalimanı	164
5.2.5.2	Esenboğa Havalimanı	165
5.2.5.3	Adnan Menderes Havalimanı	166
5.2.5.4	Antalya Havalimanı	167
5.2.5.5	Dalaman Havalimanı	167
5.2.5.6	Diğer Havaalanları	168
5.2.6	2001-2006 YILLARI İÇİN BÖLGELERE GÖRE KAPASİTE-TALEP KARŞILAŞTIRMASI	173
5.2.7	HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN YENİ YATIRIM PROJELERİ VE VIII. PLAN DÖNEMİNDEKİ HEDEFLERİ	178
5.2.7.1	THY	178
5.2.7.1.1	THY Uçak Filosu	178
5.2.7.1.2	THY Yolcu ve Yük Taşımacılığı	178
5.2.7.1.3	THY'nin Hedefleri ve Yeni Yatırımları	181
5.2.7.1.4	THY Qualiflyer Ortaklığı	182
5.2.7.2	Özel Havayolu İşletmeleri	183
5.2.7.2.1	Onur Air	183
5.2.7.2.2	Alfa Havayolları	183
5.2.8	GENEL HAVACILIK	185
5.2.8.1	Türk Hava Kurumu	186
5.2.8.2	Adalya Air	186
5.2.8.3	Belko Air	186
5.2.8.4	Best A.Ş.	187
5.2.8.5	Çukurova Havacılık A.Ş.	187
5.2.8.6	Işıklar Havacılık A.Ş.	187
5.2.8.7	İstanbul Ulaşım Sanayii ve Ticaret A.Ş.	187
5.2.8.8	Konuralp Müteahhitlik-Müşavirlik A.Ş.	187
5.2.8.9	Tekfen Hava Taşımacılığı A.Ş.	187
5.2.9	BAKIM FAALİYETLERİ	188
5.2.10	HAVAALANLARI İÇİN YENİ YATIRIM PROJELERİ	189
5.2.10.1	Yeni Havaalanları	189
5.2.10.2	Mevcut Havaalanlarındaki İyileştirme Projeleri	194
5.2.10.3	Özel Kesim Yatırımları (Yap-İşlet-Devret)	196
6	VIII. BEŞ YILLIK PLAN DÖNEMİ İÇİN HEDEF VE POLİTİKALAR	198

TABLolar DİZİNİ

Sayfa

TABLO 1.	1995 Yılı Gerçekleşen Tarifeli Havayolu Trafik Artış Oranları	2
TABLO 2.	1996 Yılı Gerçekleşen Tarifeli Havayolu Trafik Artış Oranları	3
TABLO 3.	1997 Yılı Tarifeli Havayolu Trafik Artış Oranları	4
TABLO 4.	1998 Yılı Uluslararası Tarifeli Havayolu Trafik Artış ve Azalış Oranları	5
TABLO 5.	1999 Yılı Gerçekleşen Uluslararası Yolcu ve Yük Trafik Artış /Azalış Değerleri	6
TABLO 6.	1999-2001 Yılları ICAO Tarafından Yapılan Tarifeli Yolcu Trafik Tahminleri	7
TABLO 7.	A.B.D.'de Yolcu Trafikindeki Yıllık Ortalama Artış Değerleri	11
TABLO 8.	1998 Yılı Bölgelere Göre Havaalanı Trafik	17
TABLO 9.	Ocak-Haziran 1999 Dönemi Bölgelere Göre Havaalanı Trafik	17
TABLO 10.	Ocak-Temmuz 1999 En Yoğun 25 Havaalanı (Ocak-Temmuz 1998'den İtibaren Değişim Oranı)	18
TABLO 11.	Büyük Küresel Taşıyıcı Grupları.....	22
TABLO 12.	Beş Küresel İşbirliğinin 1998 Yılında Taşındıkları Yolcu Sayısı, Elde Ettikleri Gelir, Yolcu Trafik (RPK) ve Dünya Hava Taşımacılığındaki Payları.....	24
TABLO 13.	1999'da Yapılmış İşbirlikleri ve en çok işbirliği yapan havayolları	24
TABLO 14.	1998-2018 Yılları Arasında Büyüklüğe Göre Teslim Edilecek Uçak Sayısı	30
TABLO 15.	Boeing ve Airbus'ın Aldıkları Uçak Siparişleri	32
TABLO 16.	Dünyanın En Büyük On Bir Sivil Hava Aracı Üreticisi ve 1998 Yılı Gelirleri.....	33
TABLO 17.	Havaalanları Yer Hizmetleri ve İkram Hizmeti Kuruluşları	46
TABLO 18.	THY Uçak Filosu, Koltuk Kapasitesi ve Personel Sayısı.....	49
TABLO 19.	Özel Sektör Havayolu İşletmeleri Uçak Filosu, Koltuk Kapasitesi ve Personel Sayısı.....	50
TABLO 20.	Kamu Sektörü Genel Havacılık İşletmeleri Filosu Ve Koltuk Kapasitesi.....	52
TABLO 21.	Özel Sektör Genel Havacılık İşletmeleri Filosu Ve Koltuk Kapasitesi	52
TABLO 22.	Kamu Sektörü Hava Taksi İşletmeleri Filosu Ve Koltuk Kapasitesi	55
TABLO 23.	Özel Sektör Hava Taksi İşletmeleri Filosu Ve Koltuk Kapasitesi.....	56
TABLO 24.	1998-1999 Öğretim Yılı Sonu İtibariyle Mezun Sayıları	64
TABLO 25.	DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanlarının Yıllık Uçak Kapasitesi, Yolcu Kapasitesi ve Hizmete Açık Olduğu Saatler	71
TABLO 26.	DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanlarının Pist Özellikleri.....	72
TABLO 27.	DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanların Apron ve Taksit Durumu	73
TABLO 28.	DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanların Konumu.....	74
TABLO 29.	.....	78
TABLO 30.	DHMİ Genel Müdürlüğüne İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Uçak Trafik	84
TABLO 31.	DHMİ Genel Müdürlüğüne İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Uçak Trafik	85
TABLO 32.	DHMİ Genel Müdürlüğüne İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Yolcu Trafik	86
TABLO 33.	DHMİ Genel Müdürlüğüne İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Yolcu Trafik	87
TABLO 34.	DHMİ Genel Müdürlüğüne İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Yolcu Trafik	88
TABLO 35.	Toplam İçhat-Dışhat Yük (Kargo + Posta + Bagaj) Trafik (Ton)	89
TABLO 36.	1998 Yılı Pik-Saat Yolcu Trafik	89
TABLO 37.	1998 Yılı Havaliman ve Meydanların Yolcu Kapasite ve Kullanımı.....	90
TABLO 38.	1994 –1995 Yılı Uçak Trafik Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması	97
TABLO 39.	1996 –1997 Yılı Uçak Trafik Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması	98
TABLO 40.	1998 Yılı Uçak Trafik Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması	99
TABLO 41.	1994-1998 Yılları Gerçekleşen Uçak Trafik Trend Analizi Tablosu	101
TABLO 42.	1994-1995 Yılları Yolcu Trafik Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması.....	108
TABLO 43.	1996-1997 Yılları Yolcu Trafik Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması.....	109
TABLO 44.	1998 Yılı Yolcu Trafik Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması	110
TABLO 45.	1994-1998 Yılları Yolcu Trafik Trend Analizi Tablosu.....	112
TABLO 46.	1994-1999 Yılları Arasında THY Tarafından Gerçekleştirilen Yolcu ve Yük Taşımaları	119
TABLO 47.	1994-1999 Yılları Arasında Sun Express Tarafından Gerçekleştirilen Yolcu ve Yük Taşımaları*	120
TABLO 48.	Uçucu Personel Durumu	130
TABLO 49.	UÇUCU PERSONELİN YAŞ DURUMU	131
TABLO 50.	1999–2008 Yılları Arasında Ekonomik Büyüme ve Trafik Artışı Tahminleri	145
TABLO 51.	1995-2005 Yılları Arasındaki Döneme Ait Yolcu Trafik Tahminleri	146

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
TABLO 52. 1995-2005 Yılları Arasındaki Döneme Ait Güncellenmiş Yolcu Trafik Tahminleri	147
TABLO 53. Bölgelere Göre Yolcu Trafik Tahminleri	148
TABLO 54. Bölgelere Göre Yolcu Trafikindeki Artış Oranı	149
TABLO 55. Tarifeli Kargo Trafik Tahmini	150
TABLO 56. Tahmin Edilen Yük Trafikinin Bölgelere Göre Dağılımı	151
TABLO 57. 1999-2008 Dönemindeki Ticari Uçak Talebi ve Dağılımı	153
TABLO 58. Uçak Trafik Tahmini	153
TABLO 59. Türkiye'ye Girişte Kullanılan Ulaşım Seçenekleri	156
TABLO 60. Yabancı Ziyaretçi Sayısı Tahminleri	157
TABLO 61. 2001-2006 Yılları Havaalanları Uçak Trafik Tahmin Değerleri	159
TABLO 62. 2001 ve 2006 Yılları Beş Büyük Havaalanı İçin Uçak Trafik Tahminleri	160
TABLO 63. 2001 ve 2006 Yılları Havalimanı ve Meydanlar Yolcu Trafik Tahminleri	162
TABLO 64. 2001 ve 2006 Yılları Beş Büyük Havaalanı İçin Yolcu Trafik Tahminleri	163
TABLO 65. 2001 ve 2006 Yılları Önemli Havaalanları İçin Kargo ve Posta Trafik Tahminleri	164
TABLO 66. 2001 Yılı Uçak Trafik Kapasite Talep Karşılaştırması	169
TABLO 67. 2006 Yılı Uçak Trafik Kapasite Talep Karşılaştırması	170
TABLO 68. 2001 Yılı Yolcu Trafik Kapasite Talep Karşılaştırması	171
TABLO 69. 2006 Yılı Yolcu Trafik Kapasite-Talep Karşılaştırılması	172
TABLO 70. 2001-2006 Yılları Bölgelere Göre Havaalanları Uçak Trafik Tahminleri	174
TABLO 71. 2001 ve 2006 Yılları Bölgelere Göre Havaalanı Yolcu Trafik Tahminleri	175
TABLO 72. 2001 ve 2006 Yılı Bölgelere Göre Uçak Trafik Kapasite-Talep Karşılaştırması	176
TABLO 73. 2001 ve 2006 Yılları İçin Bölgelere Göre Yolcu Trafik Kapasite-Talep Karşılaştırması	177
TABLO 74. THY'nin 2000-2005 Yılları Yolcu Trafik Tahminleri	179
TABLO 75. THY'nin 2000-2005 Yılları Kargo Trafik Tahminleri	180
TABLO 76. Onur Air 2000 Yılı Hedefleri	183
TABLO 77. Alfa Havayolları 2000-2005 Yılları Yolcu Trafik Hedefleri	185
TABLO 78. Alfa Havayolları 2000-2005 Yılları Kargo Hedefleri	185

GRAFİKLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
GRAFİK 1. 1999-2018 Yılları Arasında Hava Taşımacılığında Beklenen Büyüme Oranları.....	8
GRAFİK 2. Büyük Küresel Taşıyıcıların Dünya Yolcu Trafikindeki (RPK) Payları.....	23
GRAFİK 3. 1989-1998 Yılları Arasındaki 9 Tondan Ağır Sivil Hava Araçlarının Sayıları.....	25
GRAFİK 4. 1997 Yılı Dünya Filoso.....	26
GRAFİK 5. Turbo Jet Uçak Siparişleri.....	26
GRAFİK 6. 1998 ve 2008 Yıllarında Dünya Filosundaki Uçakların Büyüklüklerine Göre Sınıflandırılması.....	27
GRAFİK 7. Dünya Sivil Havacılık Sektöründe Önümüzdeki On Yılda Hizmete Girmesi ve Hizmet Dışı Kalması Beklenen Uçak Sayısı.....	28
GRAFİK 8. Teslim Edilen Çift Koridorlu Uçakların Sayısı.....	29
GRAFİK 9. 1995-2000 Yılları Arasında Teslim Edilecek Uçakların Sayısı ve Toplam Fiyatı.....	29
GRAFİK 10. 1988-1997 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Yük ve Posta Trafik Değerleri (Ton-Kilometre).....	38
GRAFİK 11. 1994-1998 Yılları Arasında DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman Ve Meydanlardaki Yolcu Trafik Değeri.....	82
GRAFİK 12. 1994-1998 Yılları Arasında DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman Ve Meydanlardaki Uçak Trafik Değeri.....	82
GRAFİK 13. Atatürk Hava Limanı Yıllar İtibariyle Uçak Trafik Değişimi.....	102
GRAFİK 14. Esenboğa Hava Limanı Yıllar İtibariyle Uçak Trafik Değişimi.....	102
GRAFİK 15. Antalya Hava Limanı Yıllar İtibariyle Uçak Trafik Değişimi.....	103
GRAFİK 16. Dalaman Hava Limanı Yıllar İtibariyle Uçak Trafik Değişimi.....	103
GRAFİK 17. Adana Hava Limanı Yıllar İtibariyle Uçak Trafik Değişimi.....	104
GRAFİK 18. Adnan Menderes Hava Limanı Yıllar İtibariyle Uçak Trafik Değişimi.....	104
GRAFİK 19. Trabzon Hava Limanı Yıllar İtibariyle Uçak Trafik Değişimi.....	105
GRAFİK 20. Atatürk Hava Limanı Yıllar İtibariyle Yolcu Trafik Değişimi.....	113
GRAFİK 21. Esenboğa Hava Limanı Yıllar İtibariyle Yolcu Trafik Değişimi.....	113
GRAFİK 22. Adnan Menderes Hava Limanı Yıllar İtibariyle Yolcu Trafik Değişimi.....	114
GRAFİK 23. Antalya Hava Limanı Yıllar İtibariyle Yolcu Trafik Değişimi.....	114
GRAFİK 24. Dalaman Hava Limanı Yıllar İtibariyle Yolcu Trafik Değişimi.....	115
GRAFİK 25. Adana Hava Limanı Yıllar İtibariyle Yolcu Trafik Değişimi.....	115
GRAFİK 26. Trabzon Hava Limanı Yıllar İtibariyle Yolcu Trafik Değişimi.....	116
GRAFİK 27. 1998 Yılı İç Hat Yolcu Trafikinin Şirketlere Göre Dağılımı.....	121
GRAFİK 28. 1998 Yılı Dış Hat Yolcu Taşımacılığı Pazar Payı.....	122
GRAFİK 29. 1999 Yılı Dış Hat Yolcu Taşımacılığı Pazar Payı.....	122
GRAFİK 30. 1998 Yılı Dış Hat Yolcu Trafikinin Ülkelere Göre Dağılımı.....	123
GRAFİK 31. DHMİ Tarafından İşletilen Havaalanları İç Hat Yolcu Trafik Değeri.....	124
GRAFİK 32. DHMİ Tarafından İşletilen Havaalanları Dış Hat Yolcu Trafik Değeri.....	124
GRAFİK 33. DHMİ Tarafından İşletilen Havaalanları Toplam Yolcu Trafik Değeri.....	125

HARİTALAR DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
HARİTA 1. İşletilen Hava Liman ve Meydanlar	69
HARİTA 2. İç Hat Trafiğe Açık Havaalanları	69
HARİTA 3. Uçuş Yolları	76
HARİTA 4. Hava Trafik ve Enformasyon Hizmet Birimleri	79
HARİTA 5. Hava Seyrüsefer Yardımcı Cihazları	79
HARİTA 6. Radar Sistemleri	80
HARİTA 7. Muhabere Sistemleri	80
HARİTA 8. VHF/UHF Peripheral Devreleri	81

1 HAVAYOLU ULAŞTIRMASI SEKTÖRÜNÜN TANIMI

Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan havayolu taşıma sektörü; faaliyet konusu, faaliyetleri yürüten kurum ve kuruluşlar, kullanılan yüksek teknoloji ürünü araçlar ve donanım, özel alt yapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet verilen insanlar, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip kurallar ve mevzuat konularının oluşturduğu önemli bir sistemdir.

Yolcu ve yük taşımaya yönelik birbirine bağımlı faaliyetlerin ve birimlerin oluşturduğu sistem olan havayolu taşıması sektörü; havayolu işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin uluslararası kurallara göre koordinasyonu ve denetimi kapsamaktadır. Bu kapsam, sivil havacılık faaliyetleri adı altında aşağıdaki gibi üç grup içinde sınıflandırılır. Raporun izleyen bölümlerinde imalat hariç diğer faaliyetler üzerinde durulacaktır.

Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Sınıflandırılması

Uçuşla İlgili Faaliyetler

- a. Ticari taşımacılık
- b. Genel havacılık
- c. Eğitim
- d. Diğer
 - aa. İlaçlama vb.
 - bb. Yangınla mücadele
 - cc. Hasta yaralı nakli
 - dd. Reklam vb.

İmalat ve bakımla ilgili faaliyetler

- a. İmalat
- b. Bakım onarım
- c. Servis

Destek faaliyetleri

- a. Havaalanı seyrüsefer hizmetleri
- b. Havaalanı hizmetleri
- c. Havaalanı yer hizmetleri
- d. Diğer

2 DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE HAVA ULAŞTIRMASINDAKİ MEVCUT DURUM

2.1 DÜNYADAKİ MEVCUT DURUM

2.1.1 GENEL

Hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken diğer yandan serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenmekte ve uygulanmaktadır. Özelleştirme amaçları ülkeden ülkeye farklılık gösterse de özelleştirme, verimliliği ve hizmet kalitesini arttırmaya ve hükümet sübvansiyonlarını azaltmaya yöneliktir.

Dünya hava taşımacılığı sektörü, 1993 yılından başlayarak 1997 yılına kadar trafik ve gelirlerde sürekli bir artış yaşamıştır. 1995 yılında havayolu şirketleri, Körfez Savaşı nedeniyle uğradıkları zararları kapatmaya devam etmiş ve rekor seviyede net karlar elde etmişlerdir. Bu yıl hem toplam trafik hem de toplam kapasite %8'den fazla artış göstermiştir. Uluslararası uçuşlarda taşınan yolcu sayısı %6.6, iç hat uçuşlarda taşınan yolcu sayısı ise % 2.5 artmıştır. Uluslararası charter yolcu trafiği de %17.7 oranında bir artış göstermiştir. Kargo taşımacılığındaki artış oranı ise %6.7 olmuştur. Kargo uçakları ile taşınan kargo oranı uluslararası uçuşlarda %14.3, iç hatlarda ise %6.2 oranında artmıştır. Bu, sadece kargo taşımacılığı yapan havayolu şirketlerinin sayısının sürekli olarak artmasının bir sonucu olmuştur. (Tablo1)

TABLO 1. 1995 Yılı Gerçekleşen Tarifeli Havayolu Trafiği Artış Oranları

Uluslararası Yolcu Trafiği	İç hat Yolcu Trafiği	Yük trafiği
% 6.6	% 2.5	% 6.7

1990-1993 yılları arasındaki zararlarını henüz telafi edemeyen havayolu şirketleri 1996 yılında da net karlarını arttırmalarına rağmen, bir önceki yılda elde edilen rekor düzeydeki net karı elde edememişlerdir. Uluslararası tarifeli uçuşlarda taşınan yolcu sayısı %8.4 artarken, iç hatlarda bu oran %4.4'e yükselmiştir. Toplam charter yolcu trafiğinde ise bir düşüş yaşanmıştır. Kargo taşımacılığındaki artış oranı ise iç hatlarda %2.2, uluslararası hatlarda ise % 6.7 olarak gerçekleşmiştir. (Tablo 2)

TABLO 2. 1996 Yılı Gerçekleşen Tarifeli Havayolu Trafiği Artış Oranları

Uluslararası Yolcu Trafiği	İç hat Yolcu Trafiği	Yük Trafiği
%8.4	4.4	%5

Hem A.B.D.'nin hem de dünya ekonomisinin gelişiminin, hava taşımacılığına olan talep üzerine etkisi çok fazla olmuştur. A.B.D. ve dünya ticari havayolu şirketlerinin mali performansı da büyük ilerleme göstermiştir. ICAO verilerine göre, hava taşıyıcıları 1995-1996 yıllarında toplam çalışma karı olarak \$25 milyar beyan etmişlerdir. Ayrıca, bu yıllardaki net karları da toplam \$9.5 milyar olmuştur. Bu dönemde tüm dünyadaki hava taşıyıcılarının finansal durumları olumlu görünmektedir.

Asya'daki ekonomik bunalıma rağmen 1997 yılında, tüm dünyadaki havayolu şirketleri kar etmiş ve rekor seviyedeki trafiği taşımışlardır. Tüm taşınan yolcu sayısı 1.448 milyon iken taşınan kargo miktarı 26 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Asya/Pasifik bölgesindeki ekonomik durgunluğa rağmen, tarifeli hava trafiği tüm dünyada %8 oranında artmıştır. Havayollarının gelirleri ilk kez \$291 milyara ulaşırken, çalışma karı 1996 yılına göre %5.7 oranında artarak \$16.5 milyar olarak gerçekleşmiştir.

Bu yüksek çalışma karı, 1997 yılının büyük bir bölümü için sağlıklı bir ekonominin varlığını yansıtmaktadır. Yolcu kapasitesindeki artış, doluluk oranının %69 seviyelerine çıkmasına neden olmuştur. Düşük jet yakıt fiyatları ve havayolu şirketlerinin maliyetlerini düşürme çabaları, faaliyet giderlerinin azalmasına katkıda bulunmuştur.

1997 yılında havayolu taşımacılığı endüstrisinde yaşanan bu gelişme, uçak siparişlerinin miktarına da yansımıştır. Bu yıl içinde verilen turbojet uçak siparişi

1300'ü geçerek %23 seviyelerine çıkmıştır. Bu yılın sonunda tarifeli hava taşıyıcılarının sayısı da 705'e inmiştir. Uluslararası tarifeli taşınan yolcu sayısı %7, iç hatlarda taşınan yolcu sayısı %5 ve taşınan kargo miktarı %15 oranında artış göstermiştir. (Tablo 3)

TABLO 3. 1997 Yılı Tarifeli Havayolu Trafik Artış Oranları

Uluslararası Yolcu Trafik	İç hat Yolcu Trafik	Yük Trafik
%7	%5	% 15

1997 yılı, pazar paylarını arttırmak ve güçlendirmek ve artan rekabetçi ortamda durumlarını sağlamlaştırmak için havayolu taşıyıcıları arasında işbirliklerinin oldukça yaygınlaşmaya başladığı bir yıldır. Ayrıca aynı yılda büyük havayolu şirketlerinin dünyanın birçok bölümüne yayılan rota ağını içeren *mega-ittifakların* oluşturduğu görülmektedir.

1998 yılına gelindiğinde dünya çapında Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH), bir önceki yıla kıyasla yaklaşık %1.8 oranında artış göstermiştir. Endüstrileşmiş ülkelerde, örneğin A.B.D.'nin GSMH'sı %3.5 oranında bir artış gösterirken, Avrupa Topluluğunda bu artış %2.8 oranında gerçekleşmiştir. Gelişmekte olan ülkelere ise bu artış oranı %2.8'dir.

Dünya ekonomisindeki en fazla paya sahip olan Asya/Pasifik bölgesi ise GSMH'sında sürekli ve önemli bir gerilemeye maruz kalmıştır. Artış oranı yaklaşık %1'dir. Bu dönemde Güney-Doğu Asya ülkelerinin ekonomilerinin oldukça ciddi bir durgunluğa girmeleri, Çin'in GSMH'sında görülen %7.4'lük artışı gölgelemiştir. Japonya'da ise son yıllarda görülen yavaş büyüme, ekonomik durgunluğa kadar gitmiş ve GSMH'da %2.8'lik bir azalma yaşanmıştır. Avustralya'nın ekonomisi ise %4.5 oranında bir artış göstermiştir. Rusya ekonomisindeki durgunluk GSMH'nın %6 oranında düşmesine neden olmuştur. GSMH'sında yaklaşık %2.5 oranında yavaş bir büyüme gösteren diğer bir bölgede Latin Amerika ve Karayip'lerdir. Son olarak Orta Doğu, dünya ortalamasından biraz daha fazla, %3.3 oranında performansını arttırmıştır.

Bir çok ülkedeki zayıflayan ekonominin bir sonucu olarak ürün ve hizmetlerdeki dünya ticaret hacmi 1997 yılındaki %7.5'lik orana kıyasla 1998 yılında sadece %4

oranında artmıştır. Havayolu sektöründeki rakamlara bakıldığında, A.B.D’de tarifeli yolcu trafiğinde artışın %1.5, yük trafiğindeki artışın %0.2 olduğu, Avrupa’da tarifeli yolcu trafiği %7.4 oranında artarken, yük trafiğinin %-1.5 oranında azaldığı ve Asya/Pasifik bölgesinde yolcu trafiğinin sadece %1 oranında arttığı görülmüştür (Tablo 4). ACI tarafından tutulan istatistiklerine göre, tüm dünyada uluslararası taşınan yolcu trafiğindeki artış %2.9, yük trafiğindeki artış ise %1.1 olarak gerçekleşmiştir.

TABLO 4. 1998 Yılı Uluslararası Tarifeli Havayolu Trafiği Artış ve Azalış Oranları

	Yolcu Trafiği	Yük Trafiği
A.B.D	%1.5	%0.2
Avrupa	%7.4	%-1.5
Asya/Pasifik	%1.0	-

Uluslararası turizm 1998 yılında gelişmeye devam etmiş ve 625 milyon turist yaklaşık \$445 milyar harcayarak yabancı ülkelere seyahat etmişlerdir. Asya ülkelerindeki mali ve ekonomik durgunluğun, özellikle Pasifik ülkelerindeki turizmi azaltıcı bir etkisi olmuştur.

1998 yılında, Uzak Doğu ülkelerindeki ekonomik krizin, hava taşımacılığı sektörü üzerine etkisi çok büyük olmuştur. Bu bölgedeki hava taşıyıcıları ekonomik durumun neden olduğu olumsuzlukları telafi etmek için faaliyetlerini yeniden düzenleyerek, personel çıkararak ve filolarını yeniden planlayarak kendilerini toparlamak zorunda kalmışlardır. Sonuç olarak, Asya ülkelerinde bayrak taşıyıcılarının özelleştirilmesi gündeme gelmiş ve ayrıca havayolu şirketleri arasında kod paylaşımı ya da tam kapsamlı işbirlikleri gibi ticari anlaşmalara doğru artan bir eğilim ortaya çıkmıştır.

Bölgesel ekonomik krizin Çin’e beklenenden daha az etkisi olmasına rağmen, hava taşımacılığı sektörü 1998 yılında zayıf bir yıl geçirmiştir. Avustralya ve Yeni Zelanda “Tek liberal havacılık pazarına “ geçmiş ve Avustralya hükümeti hava taşımacılığı sektörü liberalleştirme önerisini gözden geçirmektedir.

Avrupa da ise, sivil havacılık için “Tek Pazar” oluşturulmuş ve Brüksel’deki

yetkililer 15 üye ülke sınırlarının ötesine yönelmişlerdir. Avrupa Topluluğu ile İsviçre arasındaki sivil havacılığı da içeren bir anlaşma 1998 yılının sonlarında tamamlanmıştır. Ancak bu sürecin uygulanması 2001 yılından önce gerçekleşmeyecektir. Avrupa Topluluğu, 28 ülkeden oluşan tek bir havacılık pazarı oluşturmak için Orta ve Batı Avrupa ülkeleri ile görüşmelerine devam etmektedir.

Latin Amerika’da pazara A.B.D. ve Avrupalı hava taşıyıcılarının etkin bir şekilde girmesi, rekabetçi ortamı daha da şiddetlendirmiştir. Bu durum, A.B.D. ve Latin Amerikalı şirketler arasındaki kod paylaşımı ve diğer ticari anlaşmalardaki artışla bile dengelenememiştir.

Ortadoğu’da ham petrol fiyatlarındaki düşüş, ekonomik gelişmeyi engellemiş ve bu da, bu bölgenin hava taşıyıcıları için olumsuz etkiler yaratmıştır. Küresel trendin gerisinde kalan bu bölgenin taşıyıcıları, kod paylaşımı anlaşmalarına yönelmişlerdir.

IATA (International Air Transportation Association) tarafından yapılan aylık uluslararası tahminlere göre, 1999 yılında uluslararası tarifeli yolcu trafiğinde %5’lik bir artış beklenmektedir. Ağustos 1999 tarihinde tarifeli yolcu trafiği 1998 Ağustos’una göre %5.5’luk bir artış göstermiştir. Uluslararası tarifeli kargo trafiği ise Ağustos 1998’e göre %11.2 oranında artmıştır. Ancak yine IATA istatistiklerine göre, havayolu taşıyıcılarının gelirlerinde %4.8’lik bir düşüş görülmektedir. (Tablo 5)

TABLO 5. 1999 Yılı Gerçekleşen Uluslararası Yolcu ve Yük Trafiği Artış /Azalış Değerleri

Ocak-Mayıs 1999

Bölgeler	Yolcu Trafiği (bin-kişi)	Değişim Oranı (%)	Yük Trafiği (bin-ton)	Değişim Oranı (%)
Avrupa	156.337	7,6	7.886	0,5
Asya/Pasifik	84.380	3,9	-	-
A.B.D.	387.744	2,7	10.115	-0,2

OECD (The Organization For Economic Cooperation and Development)'nin rakamlarına göre, GSMH'daki büyüme oranı 1999 yılı için %2.2, 2000 yılı için %2.1 oranında artarak, dünya ekonomisinde bir yavaşlama görüleceği tahmin edilmektedir. Bir yıl önce batı ekonomilerine hakim olan durgunluk tehdidi yavaş yavaş ortadan kalkmakta ve 1999'un ilk altı ayında Atlantik'in her iki tarafında koltuk kapasitesi artarak, trafikte bir artış yaşanmaktadır. Ancak uçuş frekanslarının ve koltuk sayısının artırılması havayolu şirketlerinin gelirlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Avrupa'daki havayolu şirketleri de aynı sıkıntıyı yaşamaktadırlar.

1999 yılında, trafik artışının devam etmesine rağmen gelirlerin azalmasının diğer bir nedeni de ekonomik durgunluk sonucu iş amaçlı seyahat eden yolcuların azalması ya da bu yolcuların First ya da Business Class yerine Ekonomi sınıfında yolculuk etmeleridir. First Class trafiğinde %9.1 oranında bir azalma gözlenmektedir. Ancak havayolu şirketleri gelir kaybetme pahasına koltuklarını doldurmaya çaba göstermektedirler. Asya/Pasifik bölgesinden elde edilen verilere göre havayolu endüstrisi olumlu bir yönde gelişme göstermektedir.

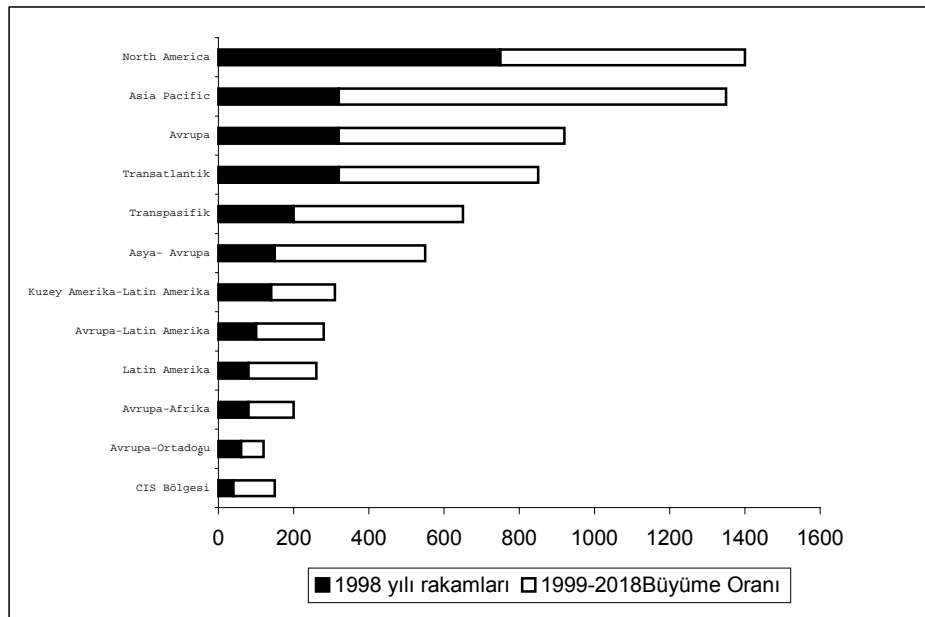
Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonuna (ICAO) göre, yolcu trafiğinin 1999 yılında %4, 2000 yılında %5, 2001 yılında ise yaklaşık %6 oranında artacağı tahmin edilmektedir. (Tablo 6)

TABLO 6. 1999-2001 Yılları ICAO Tarafından Yapılan Tarifeli Yolcu Trafiği Tahminleri (milyon kişi)

Bölge	GERÇEKLEŞEN			TAHMİNİ		UZUN DÖNEMLİ TAHMİN					
	1987	1997	Ortalama Yıllık Artış %	1998	Artış (%)	1999	Artış (%)	2000	Artış (%)	2001	Artış (%)
Afrika	35.9	56.2	4.6	55.2	-1.9	57.4	4.0	60.3	5.0	63.5	5.3
Asya/Pasifik	253.5	639.5	9.7	630.1	1.5	657.2	4.3	696.0	5.9	744.0	6.9
Avrupa	494.2	655.2	2.9	691.5	5.5	721.9	4.4	763.1	5.7	808.9	6.0
Ortadoğu	44.6	76.7	5.6	77.7	1.4	80.5	3.6	84.4	4.8	89.3	5.8
Kuzey Amerika	684.6	1.020.4	4.1	1.042.1	2.1	1.082.	3.9	1.123.9	3.8	1.175.6	4.6
Latin Amerika	76.7	125.1	5.0	133.8	7.0	139.3	4.1	147.2	5.7	156.8	6.5
Toplam	1.589.5	2573.1	4.9	2.630.4	2.2	2.739.	4.1	2.874.8	5.0	3.038.0	5.7

ICAO tarafından hazırlanan trafik tahminleri, küresel havayolu taşımacılığındaki genel artışın, önümüzdeki iki yıl boyunca coğrafik bölgelere bağlı olarak değişim göstermesine rağmen oldukça güçlü olacağını belirtmektedir. Avrupa, Latin Amerika ve Karayip bölgesinde hava taşımacılığı pazarındaki büyüme oranının iki yıl boyunca sabit kalacağı, Ortadoğu ve Afrika da ise büyümenin dünya ortalamasına yakın olacağı tahmin edilmektedir. Kuzey Amerika pazarında yaklaşık %4.6 oranında bir büyüme beklenirken, ekonomik bunalım nedeniyle trafikte büyük bir düşüş görülen Asya/Pasifik bölgesinde diğer bölgelerden daha fazla oranda bir büyüme beklenmektedir. 1999-2018 yılları arasında hava taşımacılığındaki büyüme oranları (Kuzey Amerika %2.9, Asya/Pasifik %6.3, Avrupa %4.3, transatlantik %3.7, Transpasifik %5.6, Asya-Avrupa %6.0, N.Amerika-Latin A. %4.7, Avrupa-Latin A. %5.5, Latin Amerika %6.9, Avrupa-Afrika%4.9, ve Avrupa-Ortadoğu %3.9) Grafik1’de görülmektedir.

GRAFİK 1. 1999-2018 Yılları Arasında Hava Taşımacılığında Beklenen Büyüme Oranları



Kaynak: A.W. & S.T. Ekim, 1999

2.1.2 BÖLGESEL GELİŞMELER

Dünya hava ulaştırması sektörünün bölgeler itibari ile gelişimi de şöyledir:

AVRUPA

1978 yılında A.B.D.’de gerçekleşen serbestleşme hareketi Avrupa’yı da etkilemiş ve 1997 yılında tam anlamıyla yürürlüğe giren “Üçüncü Serbestleşme Hareketi” ile liberalleşme sürecine girilmiştir. Söz konusu serbestleşme hareketi; rotalarda, bilet fiyatlarında, uçuş frekansları ve uçuş programlarındaki kısıtları ortadan kaldırmış ve herhangi bir havayolu şirketinin Avrupa Topluluğu içinde herhangi bir yere, istediği fiyatta uçabilmesine imkan sağlamıştır. Bu serbestleşme hareketi havayolu sektöründeki rekabeti de hızlandırmıştır.

Sivil havacılık sektöründe, Avrupa Topluluğu’na üye ülkeler arasında “Tek Pazar” uygulamasına geçilmiştir. Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile de görüşmelerini sürdüren Avrupa Topluluğu, bu pazarın sınırının genişletilmesi konusunda çalışmaktadır. Bunun yanı sıra, Avrupa ülkeleri dışındaki hava taşıyıcıları ile de karşılıklı işbirliği anlaşmalarına gitme yolunda çabalar gösterilmektedir. ECAC (European Civil Aviation Conference), son yıllarda, hava taşımacılığı konusunda Doğu Avrupa ile de ilişkisini sürdürmektedir.

Rusya ve bazı Orta/Doğu Avrupa ülkelerindeki ekonomik durgunluk sivil havacılık sektörünü de etkilemiştir. Ancak bu bölgedeki asıl ilgi alanları Avrupa Topluluğu’ndaki “Tek Pazar” ve “özelleştirme”dir. Doğu Avrupa’da öncelik ekonominin tekrar yapılanmasında olduğu için özelleştirme sürecine henüz başlanamamıştır.

Avrupa’da serbestleşme hareketinden sonra görülen en önemli gelişme “düşük maliyetli” havayolu şirketlerinin ortaya çıkmasıdır. Bu oluşum yalnızca fiyata duyarlı tatil amaçlı seyahat edenleri değil, şirketlere tasarruf sağlaması dolayısıyla iş amaçlı pazarı da cezbetmiştir.

Hükümetler, artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu taşıyıcılarının özelleştirilmesini desteklemektedir. Sözelimi; Alman hükümeti sahip olduğu %36 oranındaki Lufthansa hisselerini satarak bu şirketin tamamen özelleşmesini sağlamıştır. Aynı şekilde, Estonya hükümeti de ulusal taşıyıcısı Estonya Havayolları’nın %66’sını Danimarka havayolu olan Maersk Havayolları’na

satılmasını onaylamıştır. Romanya Parlâmentosu da ulusal taşıyıcı TAROM'un %70'ni satmayı planlamaktadır.

Asya'da yaşanan kriz, 1998-1999 yıllarında Avrupa'da da etkisini göstermiştir. 1999'un ilk yarısında %6'lık bir kar oranı ile Air France tek karlı taşıyıcı olarak görülmektedir.

ICAO verilerine göre, 1998 yılında Avrupa'daki uluslararası taşınan yolcu trafiği bir önceki yıla oranla %7.7 oranında artış göstermiştir. 1999 yılının ilk altı ayında taşınan uluslararası yolcu sayısı da %7.7 olarak belirlenmiştir. 1998 yılında, Avrupa'da, uluslararası trafikte taşınan yük oranı %1.3 oranında azalırken; 1999 yılının ilk yarısında bu oranın %4.2'ye yükseldiği görülmüştür.

AMERİKA

A.B.D.'de havacılığın etkin ve verimli bir şekilde gelişmesinin temel nedeni, hükümetin 1978 yılındaki serbestleştirme hareketine dayandırılmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı istatistiklerine göre, havayolu taşımacılığının 1960 yılından bu yana diğer taşıma modlarından 4 misli daha hızlı arttığı görülmektedir. ICAO'ya göre, A.B.D.'de iç hat yolcu taşımacılığı 100 millik bir mesafede diğer taşıma modlarından hem daha hızlı hem de daha ekonomiktir.

1995 yılında A.B.D. havayolu sektörü en güvenli ve finansal olarak en başarılı yılını yaşamıştır. Ulusal ekonomisi de gelişerek 2.3 milyar dolar net kara ulaşmıştır. Ancak, 1990'lı yılların başında Körfez Savaşının yarattığı olumsuz etkilere bağlı olarak havayolu sektörü büyük bir borç altına girmiştir. Sektörün gelecekte, yaşlı ve gürültülü uçaklarını uluslararası standartlara bağlı olarak değiştirmesi gerektiği için sermaye gereksinimlerinin artması beklenmektedir.

1996 yılını da başarılı bir şekilde tamamlayan hava taşımacılığı sektöründe 2.8 milyar dolar gibi rekor düzeyde kar sağlanırken rekor sayıda yolcu (%7 oranında artış) ve yük (%4.6 oranında artış) taşınmıştır. Ülke ekonomisi %2.4 oranında büyüme artışı kaydetmiştir. Bireysel ve iş dünyasındaki gelirlerin artması hava yolcu ve yük taşımacılığına olan talebin gelişmesini sağlamıştır. Yolcu biletlerinden alınan %10'luk vergi, kargodan alınan %6.25 vergi ve uluslararası uçuşlarda yolcu başına alınan 6 dolarlık verginin sekiz ay süresince alınmaması hava trafiğinin gelişimini olumlu yönde

etkilemiştir. Bu vergi kesintisinden hem yolcular hem de havayolu şirketleri fayda sağlamıştır. Aynı yıl uluslararası yolcu trafiği artarak 50.5 milyona yükseldiği görülmektedir.

1997 ve 1998 yıllarını etkileyen Asya ve Brezilya krizi, A.B.D. ekonomisini doğrudan etkilemiştir. ICAO tarafından yapılan istatistiklere göre, 1997 yılında yolcu başına elde edilen gelir %4.6 ve kargodan elde edilen gelir %15.5 artarken, 1998 yılında bir önceki yıla oranla yolcu trafiğindeki artışın %2.2 olduğu görülmektedir. 1999'un ilk 10 ayı itibarıyla bu oranın %4.1 olduğu belirlenmiştir.

1998 yılında, hem yaşanan krizden hem de işletme içinde yaşanan grevden etkilenen Northwest Havayolları'nın taşıdığı yolcu sayısında %-7.3 oranında bir azalma görülmüştür. Aynı şekilde TWA'de de taşınan yolcu sayısında %-2.7 oranında bir düşüş görülmüştür. Bunun yanı sıra Delta, Continental, Southwest Airlines gibi taşıyıcılar karlarını devam ettirmişlerdir.

FAA'ye göre, A.B.D. hava taşımacılığı pazarında 2010 yılına kadar iç hatlarda %3.4 oranında yolcu artışı beklenirken bu oranın uluslararası pazarda %5.1'e çıkması öngörülmektedir. Aynı çalışmada kargo taşımacılığında, iç hatlardaki trafik artışının %5.3, uluslararası hatlarda %6.6 olacağı tahmin edilmektedir.

TABLO 7. A.B.D.'de Yolcu Trafiğindeki Yıllık Ortalama Artış Değerleri

Yıllar	Pasifik	Atlantik	Latin Amerika	Uluslararası Toplam
1993-2000	%8.7	%5.1	%6.1	%6.3
2000-2005	%8.0	%6.2	%5.8	%6.6
2005-2010	%7.8	%5.6	%6.0	%6.4
1993-2010	%8.2	%5.6	%6.0	%6.4

Kaynak: IATA, 1994

Kanada da ise, bu dönemde havaalanlarının ve hava trafik kontrol sistemlerinin ticari yaklaşımla işletilmesi süreci başlamıştır. Kanada hükümeti 2000 yılından itibaren 5 yıl boyunca havaalanı yönetiminden, işletiminden ve finanse edilmesi politikasından

vazgeçme kararı almıştır. 1998 yılında grevden etkilenen Air Canada şirketi, bu yılı zararla kapatmış ve personel çıkarımını da içeren bir dizi yeniden yapılanma programını uygulamaya koymuştur.

ASYA-PASİFİK BÖLGESİ

1980'li yıllardan başlayıp 1990'ların sonlarına kadar Asya-Pasifik bölgesinde, kişi başına düşen gelirin artması, bölgeler arası ticaretin gelişmesi orta gelir grubundan kişilerin de seyahat etmelerine imkan tanımıştır. Bunun sonucu olarak, hava taşımacılığına olan talepte büyüme oranı yıllık %10'lara ulaşmıştır.

Gelecekte, Asya/Pasifik bölgesinin dünya taşımacılık sektöründeki gelişmede de lider olacağı öngörülmekteydi. IATA ve Air Transportation Action Group'un tahminlerine göre, Asya/Pasifik bölgesinde hava taşımacılığına olan talebin 1995-2010 yılları arasında, tüm dünyada beklenen gelişmenin iki katı oranında, yaklaşık yıllık %7.4 gibi bir artış bekleniyordu. 1990'ların ilk yarısında, bölgedeki düşük iş gücü ve malzeme fiyatlarına bağlı olarak rekabet gücü artan Asya/Pasifik bölgesi dünyanın en karlı 15 havayolu şirketinden 8'ine sahipti. Çeşitli nedenlere bağlı olarak havayolu şirketleri artan talebi karşılamakta güçlük çekmeye başlamış ve hükümetler, yeni özel havayolu şirketlerinin de kurulması için havacılık yönetmeliklerinde bazı değişikliklere gitmiştir. Bu değişim sektörün liberalleşmesini sağlamıştır. Hava taşımacılığındaki bu olumlu gelişmeler hükümet ve kanun yapıcıların özelleştirme yoluyla özel sektörün de havayolu taşımacılığına girişini kolaylaştırmış ve havayolu şirketlerinin sayısının artmasına yol açmıştır.

Kapasitenin talepten daha fazla artması ile rekabetçi pazarda gelirler düşmeye başlamıştır. Artan maliyetler karları azaltmıştır. Hong Kong'un, 1997 yılında, Çin hükümetinin yönetimi altına geçmesi, bu bölgeye olan turistik talebin azalmasına yol açmıştır. Aynı şekilde Güney Doğu Asya'da, Endonezya da meydana gelen orman yangınları turizm sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. Japon pazarının eski gücünü kaybetmesi talebi olumsuz etkileyen bir diğer faktördür.

1997'nin ikinci yarısında yaşanan ekonomik kriz, Tayland, Endonezya, Güney Kore gibi ülkelerin IMF yardımına ihtiyaç duymasına ve tüm Asya bölgesinde tüm dünyayı etkileyen büyük bir ekonomik bunalıma yol açmıştır. Satın alma gücünün

azalması ve tüketici güveninin yok olması, Asya hava taşımacılığı pazarının daha da zayıflamasına neden olmuştur.

Asya da yaşanan ekonomik krizden en çok etkilenen şirketlerin, iç hatlarda hizmet veren ve bölgesel taşımacılığı üstlenen şirketler olduğu görülmüştür. Ekonomik krizin ilk 12 ayında, dokuz havayolu şirketi iflas ederek sektörden çekilmiştir. Faaliyetlerine devam eden diğer havayolu taşıyıcıları ise, sektörde ayakta kalabilmek için bazı uçuş noktalarını iptal edip, frekans ve kapasitelerini azaltmış, bazı şirketler de uçaklarını satarken bir kısmı da uçak siparişlerini iptal etmişlerdir.

Ekonomik kriz havayolu endüstrisinin küreselleşme sürecini hızlandırarak; United Airlines ve Lufthansa tarafından kurulan “Star Alliance” ile Tai Airways, Air New Zealand, All Nippon , Ansett Airlines ve Singapore Airlines’ın işbirliğine yol açmıştır. Bu işbirliği anlaşmalarının bir kısmı, Asya havayolu taşıyıcılarına kısa dönemde; kaynakların paylaşımı, trafik paylaşımı, uçak kullanım etkinliğini artırma ve pazar durumlarını güçlendirme yolu ile sermaye girişi sağlayarak yardımcı olmuştur.

Ekonomik krizin etkilerinin çok büyük olması nedeniyle bazı hükümetler havayolu şirketlerine doğrudan finansal yardım sağlayarak onları rekabetten korumak amacıyla liberalleşme sürecini ertelemiştir. Diğer taraftan, Tayland hükümeti, özel havayolu şirketlerinin iç hatlarda herhangi bir sınırlandırma olmaksızın uçmalarına izin vererek, pazarlarını liberalleştirme yoluna gitmiştir. Güney Kore’de de hükümet havayolu şirketlerinin yabancı ortak hisselerinin %50’ye çıkmasına izin vermiştir. Asya’daki diğer ülkeler de havayolu şirketlerinin uçuş ağlarını düzenlemede esneklik sağlamak için havayolu anlaşmalarını teşvik etmektedirler.

Finansal krizden önce, IATA ve ATAG tarafından öngörülen yıllık %7.4’lük büyüme tahminleri %4.4 olarak gerçekleşmiştir. Boeing tarafından yapılan tahminlere göre ise, Asya’daki ekonomik gelişme önümüzdeki 10 yılda yıllık ortalama %2-3 arasında artış gösterecektir. Tüketici güveni tekrar kazanıldığında ekonomik gelişme güçlenirse Asya, tekrar küresel hava taşımacılığını arttıran bir güç olabilecektir. 1987-1997 yılları arasında gerçekleşen yolcu trafiği rakamları ve 1999-2001 yılları arası tahminleri Tablo 6’da gösterilmektedir.

AFRİKA VE ORTA DOĞU

Afrika bölgesindeki ülkeler, daha liberal bir pazarın önemini fark ederek bunu destekleme çabası içine girmişlerdir. Ancak, bu ülkelerde hava taşımacılığı sektörü devlet korumacılığı olmadan sınırsız bir rekabete dayanacak güçte değildirler. Bunun yanı sıra, bu ülkeler hava seyrüsefer yardımcıları alt yapısı ve eski uçaklarının yenilenmesi gibi konularda finanse edebileceklerinden daha fazla yatırım gereksinmesi ile karşılaşmışlardır.

Bölgesel havayolu şirketlerinin işbirlikleri ile etkinlik kazanma çabaları pek başarılı olmazken özelleştirmenin gerçekleştirilmesi yakın bir tarihte mümkün görülmemektedir. Bununla beraber, bazı hükümetlerin hava taşımacılığı sektöründen çekilmeye hazırlandıklarını gösteren bir takım belirtiler de bulunmaktadır.

Afrika'da, özellikle Gana ve Güney Afrika gibi ülkelerde havaalanlarının özelleştirilmesi konusunda bir eğilim vardır.

A.B.D.'nin "Afrika için güvenli semalar" projesi özellikle 8 ülke üzerinde odaklanmaktadır - Angola, Kamerun, Cap Verde, Fildişi Sahili, Kenya, Mali, Tanzanya ve Zimbabve- ve bu proje alt yapının ve güvenlik programlarının geliştirilmesi konusunda her ülke ile ortak müzakereleri içermektedir.

IATA verilerine göre, Afrika'da 1996-1997'de taşınan yolcu sayısında %4.7, kargoda %11.8, postada ise %4.2 oranında artış görülmüştür. 1998 yılında, dünya havayolu trafik hacminin sadece %2'si Afrika havayolları, %3'ü ise, Orta Doğu ülkelerine ait havayolu şirketlerince taşınmıştır. 1998-2008 yılları arasında, Afrika hava yolu trafiğinde beklenen artış oranı %4.8 iken Orta Doğu ülkelerinde bu oranın %4 olacağı tahmin edilmektedir.

Orta Doğu bölgesinde, bazı Arap ülkeleri ile İsrail arasında yaşanan gerginliğin azalması bölgedeki seyahat ve turizmi canlandırırken; Körfez Krizi bu bölgede havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemektedir. Bölgedeki barışı sağlama çabalarının çok yavaş ilerlemesi, Birleşmiş Milletler'in Irak'a ambargo uygulaması hava taşımacılığının gelişimini engellemektedir.

Ham petrol fiyatlarındaki düşüş bu bölgede ekonomik büyümeyi yavaşlatmakta ve bölgenin taşıyıcılarına olumsuz etkileri bulunmaktadır. Bölgede olumlu bir gelişme olarak, Gaza Uluslararası Havaalanının açılması görülmektedir. Körfez bölgesindeki havayolu şirketlerinin performansı tatmin edici olmakla birlikte, hükümetler ulusal taşıyıcıları ile ilgili politikalarını yeniden gözden geçirmektedirler. Bir yıl önce özelleştirmeye aday olan bazı havayolu taşıyıcıları yetkililer tarafından dikkatle incelenmektedirler.

Küresel trendin gerisinde kalan bölgesel taşıyıcılar kod-paylaşımı anlaşmalarına yönelmektedirler. Bu da Orta Doğu pazarından pay almak isteyen yabancı şirketlerle stratejik ortaklık yapılabileceğinin göstergesi olarak kabul edilmektedir.

AACO (Arabian Air Carriers Organization) üyeleri arasında özellikle dağıtım sistemleri alanında giderek artan işbirlikleri görülmektedir. Bu organizasyona üye olan şirketler, Arap havayolu şirketleri ve dünyanın diğer taşıyıcı şirketleri ile pazarlama alanında işbirliği oluşturma yolunda çalışmalar başlatmıştır.

2.1.3 BELLİ BAŞLI HAVALİMANLARININ TRAFİK DURUMU VE HAVALİMANI İŞLETMECİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

Havacılık, küresel ekonominin durumu ile yakından ilişkili dinamik bir sektördür. Dünya çapındaki ekonomik büyüme; ekonomik reformların, serbest-ticaret anlaşmalarının ve ekonomilerin bütünleşmelerinin bir sonucudur. 1990'lı yıllarda uluslararası ticaretin doğası çarpıcı bir biçimde değişmiştir. Bir zamanlar, sadece kendi menfaatleri için çabalayan ülkeler, günümüzde büyük ticari bloklara katılmaktadırlar. Örneğin, Avrupa Topluluğu 15 üye ülke arasındaki engelleri kaldırmak ve bütünleşmiş bir pazar sistemi kurmak için çabalamaktadır. Aynı şekilde Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA), Şili'yi de içine alan Latin Amerika ülkelerinde ekonomik gelişmeyi harekete geçirmiştir. Bu değişen çevre, bazı uluslararası ve/ya da ulusal pazarlarda başarıdan hoşlanan sektör ya da hükümetlerin şartların değişmiş olduğunu anlamalarına neden olacaktır. Diğer taraftan, bazı pazarlarda başarılı bir şekilde rekabet edemeyenler de yeni iş fırsatları bulacaklardır. Ülke ekonomileri bu yeni ortamda büyürken, hava trafiği de gelişmektedir.

Ülke ekonomilerinin ve ekonomik güçlerinin artması, havaalanlarını kullanan

yolcuların sayısında hızlı bir artışa neden olmaktadır. Boeing şirketi tarafından yapılan tahminlere göre, 1997-2006 yılları arasında dünya ekonomisindeki GSMH yılda ortalama %3.2 oranında büyürken, tüm dünyada taşınan yolcu ve yük trafiğindeki artış GSMH'daki artışın iki katı olacaktır. Eğer bu trend devam ederse, yolcu ve yük trafiği önümüzdeki 12 yılda ikiye katlanacaktır. Bu durum, mevcut havaalanlarında kapasite yetersizliği nedeniyle sıkışıklıklara ve gecikmelere neden olacağından, mevcut havaalanlarının geliştirilmesi, modernize edilmesi ve yeni havaalanlarının yapılmasını gerektirmektedir.

1990-1991 yıllarında, Körfez Savaşından olumsuz yönde etkilenen havayolu trafiği 1992 yılından itibaren tekrar gelişmeye başlamıştır. Ancak havayolu trafiğinin artması ile beraber havalimanlarındaki sıkışıklık ve yetersizlikler de artmıştır. Bu dönemde özellikle Asya/Pasifik bölgesinde havayolu trafiğinde görülen hızlı ve büyük artış, bu bölgede Hong Kong Chek Lap Kok ve Malezya Kuala Lumpur gibi yeni havaalanı yatırımlarının artmasına neden olmuştur. Büyük havalimanlarındaki kapasiteyi arttırmak için A.B.D.'deki havaalanı geliştirme çalışmaları devam etmektedir. Avrupa'da ise havaalanı kapasitelerinin artırılması ihtiyacı çok büyüktür ancak yeni projelerin gerçekleştirilmesinde büyük sıkıntılar çekilmektedir.

Dünyada ki havalimanlarının büyük çoğunluğu kamuya aittir ve havalimanı yatırımları devlet bütçesinden karşılanmaktadır. Çok pahalı olan havaalanı yatırımları, bu yatırımların hükümetler tarafından karşılanmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle havalimanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Bugün dünyada en çok karşılaşılan özelleştirme biçimleri olarak; havaalanı yönetiminin özel bir şirkete devredilmesi, havaalanı sahipliğinin hükümette kalmak şartıyla uzun dönem kiralanması ya da anlaşmalar yoluyla özel işletmelerin havaalanı finanse etmesi ve yönetmesi, havaalanlarının hükümet tarafından özel bir işletmeye satılması ve son olarak da Yap-İşlet-Devret modeli uygulanmaktadır.

Gelecek 10 yılda, iki kat artacağı beklenen yolcu trafiğindeki artış nedeniyle havaalanlarının geliştirilmesi için \$350 milyar gerekeceği tahmin edilmektedir. Yerel ve bölgesel kamu bütçelerinin artması ile, hükümetler özelleştirmeyi çok fazla kamu harcamalarına alternatif olarak görmektedirler. Dünya da ilk kez 1987 yılında özelleştirilen "British Airport Authority" ve 1992 yılında kısmen özelleştirilen Viyana

havaalanını takiben diğer ülkelerde de havaalanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. 1997 yılında, 5 ülkedeki 12 havaalanı özelleştirilirken, 1998 yılında 6 ülkede 51 havaalanı özelleştirilmiştir. Avrupa topluluğunun tam rekabeti sağlayabilmek için devlet teşebbüslerinin özelleştirilmesi görüşü ışığında 1997 yılında, Almanya'nın üçüncü büyük havaalanı olan Düsseldorf uluslararası havaalanının özelleştirme işlemi Avrupa Komisyonunca onaylanmıştır. 1998 ve 1999 (Ocak-Haziran) yılı bölgelere göre havaalanı trafiği ve 1999 yılının ilk altı ayı için dünyanın 25 büyük havaalanına ilişkin trafik bilgileri aşağıda verilmiştir.

TABLO 8. 1998 Yılı Bölgelere Göre Gerçekleşen Havaalanı Trafiki

Bölge	Yolcu		Kargo		Uçak iniş/kalkış	
	Bin	Değişim %	000 ton	Değişim %	Bin	Değişim %
Afrika	61.145	0.8	684	6.8	1.117	3.2
Asya/Pasifik	426.698	-5.6	13.630	-3.8	4.292	-4.3
Avrupa	868.715	7.8	11.303	2.2	14.641	4.9
Latin Amerika	120.109	10.0	1.469	0.8	2.388	9.5
Ortadoğu	58.161	1.9	2.309	1.9	673	2.2
Kuzey Amerika	1.314.884	2.2	28.889	3.0	31.875	1.4
TOPLAM	2.849.712	2.9	58.283	1.1	54.987	2.2

Kaynak: Airline Business, Mayıs 1999

TABLO 9. Ocak-Haziran 1999 Dönemi Bölgelere Göre Gerçekleşen Havaalanı Trafiki

Bölge	Yolcu		Kargo		Uçak iniş/kalkış	
	Bin	Değişim %	000 ton	Değişim %	Bin	Değişim %
Afrika	5.299.696	11.2	54.333	-4.9	99.451	5.9
Asya/Pasifik	36.971.243	4.6	1.268.411	14.0	373.796	-0.4
Avrupa	84.736.261	7.4	962.983	6.3	1.435.052	7.4
Latin Amerika	5.675.206	10.0	23.954	2.0	112.243	4.9
Ortadoğu	5.398.659	13.0	167.991	3.6	58.345	5.8
Kuzey Amerika	122.794.646	3.9	2.387.112	6.1	2.898.050	3.3
TOPLAM	260.875.711	5.6	4.864.784	7.8	4.976.937	4.3

Kaynak: ACI, 1999

TABLO 10. Ocak-Temmuz 1999 En Yoğun 25 Havaalanı (Ocak-Temmuz 1998'den İtibaren Değişim Oranı)

Sıra	Yolcu			Kargo			Uçak Harekatı/İniş ve Kalkış		
	Havaalanı	Toplam kişi	Değişim %	Havaalanı	Toplam ton	Değişim %	Havaalanı	Toplam	Değişim %
1	Atlanta, GA	45856662	7.1	Memphis, TN	1369482	.9	Atlanta, GA	523706	7.4
2	Chicago, IL	41378215	-.5	Los Angeles	1066309	2.3	Chicago	512284	-.4
3	Los Angeles	36809146	4.4	Hong Kong	1042806	13	Dallas/Ft Worth	476974	-3.3
4	London	35637939	3	Tokyo, JP	1021087	10.3	Los Angeles	446595	-1.9
5	Dallas/Ft. Worth	33054916	-1.4	New York, JFK	988228	7.6	Phoenix, AZ	324409	3.2
6	Tokyo, JP	30305598	7	Miami, FL	951480	-8.5	Detroit, MI	322727	.7
7	Frankfurt, DE	26001096	8.2	Seoul, KR	903660	14.2	Miami, FL	309046	-2.5
8	Paris, FR (CDG)	24897620	14.3	Anchorage, AK	873508	21.4	Las Vegas, NV	304001	15.3
9	San Francisco	23176493	.1	Chicago, IL	865172	5.7	Long Beach, CA	296530	14.7
10	Denver, CO	22298366	4.1	Louisville, KY	861039	8.6	Minneapolis	292360	1.5
11	Amsterdam, NL	20731299	6.6	Frankfurt, DE	855284	3.1	Oakland, CA	290555	-.6
12	Miami, FL	20421751	.5	Singapore, SG	824993	11.5	Boston, MA	283145	-2.1
13	Detroit, MI	19767533	3.6	London, GB	749418	.3	Denver, CO	281824	4.4
14	Phoenix, AZ	19605686	3.6	Amsterdam	699992	-1	Philadelphia, PA	278612	3.2
15	Newark, NJ	1947925	5.1	Paris (CDG)	686297	19.4	Santa Ana, CA	272307	6.6
16	Minneapolis, MN	19407863	4.1	Indianapolis	634183	48.8	Cincinnati, OH	270765	6.7
17	Las Vegas, NV	19291908	10	Newark, NJ	600139	-4.6	Paris (CDG)	270010	9.6
18	Houston, TX	19221149	6.1	Taipei, TW	569585	12.2	Houston, TX	266797	3.7
19	Seoul, KR	18743355	13.6	Atlanta, GA	509546	-1.4	London (LHR)	265518	1.3
20	New York (JFK)	18410933	1.9	Dayton, OH	501212	.9	Newark, NJ	264831	.6
21	St. Louis, MO	17599803	4	Dallas (DFW)	479340	5.3	Washington, DC	560484	22.7
22	Orlando, FL	17521202	5.3	San Francisco	478091	8.3	San Francisco	252049	1.1
23	London (LGW)	17323108	6.6	Osaka, JP (KIX)	456480	8.3	Pittsburgh, PA	251479	-4.1
24	Hong Kong, CN	16959470	6.6	Bangkok, TH	453342	9.9	Frankfurt, DE	252456	5
25	Toronto, OT, CA	15884608	2.2	Tokyo, JP	395832	4.7	Charlotte, NC	250768	-1.9

Kaynak: ACI, Ekim 1999

2.1.4 HAVAYOLU ŞİRKET EVLİLİKLERİ

Şirket evlilikleri, havayolu işletmelerinin 1978 yılında A.B.D.'de yürürlüğe giren serbestleşme yasalarının sebep olduğu yoğun rekabet ortamında yaşamlarını sürdürebilmek için başvurdukları ekonomik bir çözüm aynı zamanda bir rekabet aracıdır. Bir ekonomik olgu olarak ise birleşme (şirket evlilikleri), iki havayolunun sermayelerini tek bir çatı altında toplayarak yeni ve daha büyük bir havayolu oluşturmak ya da bir havayolunun diğer bir havayolunu satın alarak kendi bünyesine katmasıdır.

A.B.D.'de, 1991 yılında, 1.529 şirket evliliği gerçekleşmiş, 1998 yılında bu sayı yaklaşık olarak 4.500'e ulaşmıştır. 1998 yılında gerçekleşen şirket evliliklerinin pazar değerinin yaklaşık 2 trilyon dolar olduğu belirtilmektedir. Şirket evlilikleri furçasının yaşandığı 1980'lerde, çok yoğun bir yıl olan 1989 yılında bile bu rakam 600 milyar dolardı.

Günümüzde şirket evliliklerinin başlıca nedenleri, hızla değişen ekonomik değişimlere ayak uydurabilme, şirketlerin amaçlarına daha çabuk ulaşmak istemesi ve rekabet ortamının ortadan kaldırılmasının (veya en aza indirilmesinin) istenmesidir. Şirket evliliklerinin sayısının artmasının en belirgin nedenleri şunlardır:

Rekabetin küreselleşmesi: Günümüzde otomobil, bilgisayar ve ticari uçak gibi birçok büyük ve çok önemli ürün pazarında başarıya ulaşmak için küresel ölçülere ulaşmak zorundadır. Bir şirket evliliği, şirketin yabancı bir pazarda yeni bir dağıtım kanalı kurmadan hızlı bir giriş yapmasını sağlar.

Kısıtlamaların Kaldırılması: Şirket evliliklerinin çoğu sektörün durumunun kötü olduğu veya kısıtlamaların kaldırılmasının beklendiği zamanlarda gerçekleşir. Sınırlamaların kaldırılması genellikle yapısal değişikliklere ve rekabetin artmasına neden olur. Şirket evlilikleri yeni bir ürün geliştirmek için veya yeni bir pazara girmek için şirketlerin varlıklara ve değerlere daha hızlı ulaşmasını sağlarlar.

Sektörün Küçülmesinin Gerekli Olduğu Zamanlar: Genellikle savunma sanayii ve sağlık sektöründe geçerlidir. Şirketin düşük kapasiteyle çalışması ve yakın gelecekte yeni gelişmelerin beklenmediği zamanlarda, şirketler rasyonelliğin sağlanması için satılırlar veya şirket evlilikleriyle fazla kapasitelerini azaltırlar.

Teknolojik Değişmeler: Ekonomik gelişmelere, yenilikler ve değişimlerin etkisi çok büyüktür ve bu değişimlerden birleşmeler sorumludur veya katkıda bulunmaktadır. Hızla değişen, teknoloji ağırlıklı ekonomilerde, şirket evlilikleri bir şirketin yeni pazara girmek için gerekli olan yeterliliklere çabuk bir şekilde ulaşmasını sağlar. Buna örnek olarak iletişim sektörünü ve bazı ilaç şirketi evlilikleri verilebilir.

Stratejik Şirket Evlilikleri: Bir çok şirket evliliği, yarısından çoğu birbiriyle rekabet eden şirketler arasında stratejik nedenlere dayalı olarak yapılmıştır. Şirketler faaliyette buldukları pazarda bir numara veya baskın olmak istemektedirler. Bu şirket evliliklerine yol açmakta, rakipleri saf dışı bırakmakta veya rekabet için gerekli olan büyük rakamlara ulaşmaktadır. Bu tip şirket evliliklerinde şirketler genelde pazara hakim konuma gelmektedirler. Bu tip şirket evlilikleri otoriteler tarafından dikkatle incelenmektedir.

Pazarın Finansal Durumuna Göre: Düşük faiz oranları ve enflasyon, yatırım için uygun bir ortam yaratır ve bu da hisse senedi piyasasının yükselmesine neden olur. Günümüzde şirket evlilikleri 1980'lerdeki gibi nakit veya borçlanma yoluyla değil, hisse senetlerinin karşılıklı değişimi şeklinde gerçekleşmektedir.

Havayolu sektöründe son günlerde olan şirket evliliklerine baktığımızda, büyük şirketlerin gelecekte pazar hakkındaki beklentilerini görebiliriz. Mesela, Delta Air Lines halen %22 hissesinin bulunduğu bölgesel taşıyıcı Comair'in kalan kısmı için 1.8 milyar dolar teklif etmiştir. Delta Air Lines 99 yılında Atlanta merkezli Atlantic Southeast Airlines'ı 700 milyon dolar nakit ödeyerek almıştır.

1999'un son aylarında yaşanan bir diğer gelişmede Kanada'da olmuştur. Kanada'nın iki büyük taşıyıcısından biri olan Canadian Airlines, Air Canada tarafından satın alınmıştır. Canadian Airlines'ın 3 milyar dolara ulaşan borcu yüzünden satılması gündeme gelmiş, şirkette zaten hissesi bulunan ve tüm Kanada pazarını Air Canada'ya ve ortağı United Airlines'a dolayısıyla Star Alliance grubuna kaptırmak istemeyen Amerikan Airlines (AMR Corp), Canadian Airlines'ı satın almak için uğraşmış fakat başarılı olamamıştır. Kanada hükümeti bazı havaalanlarındaki slotların diğer taşıyıcılara verilmesi şartıyla Air Canada-Canadian Airlines birleşmesini onaylamıştır. Bu örneklerden de anlaşılacağı gibi artık havayolu şirketleri arasındaki evlilikler bölgesel olmaktan çok uzaklaşarak büyük taşıyıcı gruplarının strateji oyununa dönmüştür.

2.1.5 HAVAYOLU ŞİRKET İTTİFAKLARI

1980'lerin müşteri ve kalite ağırlıklı şirket stratejileri 1990'larda küreselleşme stratejisine dönüşmüştür. Bugüne kadar şirket stratejilerinden hiçbirisi küreselleşme kadar kalıcılık taşımamıştır. Stratejik ortaklıklar ve şirket evlilikleri hızlanmıştır. Bu sürecin içinde olanlarla dışında kalanlar arasındaki fark giderek açılmaktadır. Küresel stratejik ortaklıklar tüm dünya pazarı için üretim yaptıklarından ölçek ve kapsam ekonomisi, standartlaşmış ürünler ve pazarlama yöntemleri gibi bir çok avantajdan yararlanmaktadırlar. Şirketler küresel pazara üretimdeki maliyet yapısını, daha küçük olan kendi yerel pazarlarında tutturamayacaklarından, küresel şirketlerle rekabette yenik düşeceklerdir. Şirketler bu küresel yapılanmada yer almadığı takdirde, bunu yapmak ilerde daha zor ve hatta pazara ilk girenin avantajı nedeniyle imkansız olacaktır.

Yabancı ortaklarla dışarıya açılmak (iç pazara açılmakla da beraber olabilir) geleceğin trendidir. Şirketler ya bu yolu izleyecekler ya da kendi iç pazarlarındaki paylarının ne zaman ellerinden alınacağını bekleyeceklerdir. Evvelce ülkeler arasındaki ekonomik kalkınma yarışı şimdi şirketlerin ortaklık yarışına dönmüştür. Hiç bir şirket kendi başına yeterli kaynak, yeterli beceri, bilgi ve yeteneklere sahip değildir. Küresel rekabet ve küresel rekabetin etkilerine hazırlıklı olmak için stratejik ortaklıklar bir zorunluluktur.

İşbirlikleri tüm sektörlerde olduğu gibi havayolu sektöründe de işletmelerin küresel boyutlarda rekabet gücünü arttırmada kullandıkları bir yöntemdir. Şirketler sermaye, teknoloji, işgücü, eğitim teknikleri ve araçları gibi tek başlarına verimli kullanamadıkları bir takım unsurları bir araya gelerek, değerlendirme imkanını elde etmek için bu tip ortaklıkları oluştururlar.

İşbirliğine konu olan başlıca alanlar şunlardır: Yer hizmetlerinde işbirliği, yer hizmetlerinin ortak kullanılması, Frequent Flier Programları'nın birbirine bağlanması, kod paylaşımı uygulaması, hisse satışı, tarife ve hatların birlikte planlanması, fiyatların birlikte belirlenmesi ve kapasite yönetiminin uygulanması, kabin mürettebatının karşılıklı değişimi, sistemlerin ortaklaşa geliştirilmesi, ortak reklam ve promosyonlar, bakımın ortaklaşa yapılması ve alımların (uçak, yakıt vb) ortaklarca yapılmasıdır. İşbirliğinin başarılı olmasının birinci kuralı güçlüklerin ve faydaların eşit olarak paylaşılmasıdır.

Beş tane küresel işbirliği grubu, dünya yolcu trafiğinin (RPK) %63.6'sını gerçekleştirmektedir (Grafik 2). Fakat bu gruplardaki havayolları bir gruptan diğerine geçtiği ve gruplara yeni havayolları dahil olduğu için, bu grupların üyeleri sürekli değişmektedir. Bu büyük küresel taşıyıcı grupları Aralık 1999 itibari ile aşağıdaki gibidir. (Tablo 11)

TABLO 11. Büyük Küresel Taşıyıcı Grupları

İşbirliğinin adı:	Air France/Delta	Oneworld	Qualiflyer	Star Alliance	“Wings”
Üyeleri:	Delta Air lines	American Airlines	Swissair	United Airlines	Northwest
	Air France	British Airways	Sabena	Lufthansa	KLM
	Aeromexico	Qantas	THY	Air Canada	Continental
		Cathay Pacific	TAP Air	Thai Int.	Alitalia
		Canadian Int.	AOM	SAS	
		Iberia	Lauda Air	Varig	
		Finnair	Crossair	Air New Zealand	
			Air Europe	Ansett Australia	
Muhtemel üyeler:					
		LanChile		ANA	
				Singapore Airlines	
				Mexicana	
				Austrian	
				British Midland	

Star Alliance: United Airlines, Lufthansa, Air Canada, Thai Int., SAS, Varig, Air New Zealand ve Ansett Australia’dan oluşan grup dünya yolcu trafiğinin (RPK) %21.4’ünü tek başına gerçekleştirmektedir. All Nippon Airways, Singapore Airlines, Mexicana, British Midland ve Austrian Airlines’ın gruba önümüzdeki aylarda katılması kesinleşmiştir. Star Alliance kendisine Çin’de ortak aramaktadır. Çin’de Air China, China Airlines ve Dragon Air ile, görüşmelerini sürdürmektedir.

Oneworld: American Airlines, British Airways, Qantas, Cathay Pacific, Canadian Int., Iberia ve Finnair’den oluşan grup, dünya yolcu trafiğinin %18.2’sini gerçekleştirmektedir. Önümüzdeki günlerde gruba LanChile’nin katılması kesinleşmiş ve Aerolineas Argentinas ile görüşmeler devam etmektedir.

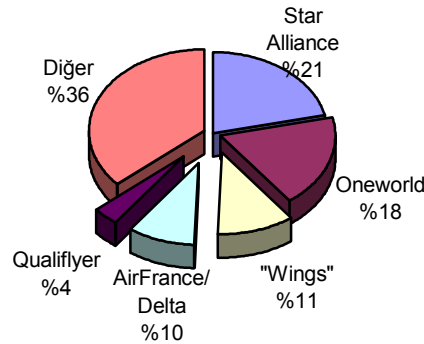
Wings: Northwest, KLM, Continental ve Alitalia'dan oluşan grup dünya yolcu trafiğinin %10.9'unu gerçekleştirmektedir. Grup, Air Europe ve British Midland ile görüşmelerini sürdürmektedir. Malaysian Airlines ile kod paylaşımı uygulamasına başlayacak olan grup, ayrıca Malaysian Airlines ile kod paylaşımı olan Royal Brunei, Srilankan ve THY ile görüşmeleri devam etmektedir.

Air France-Delta Air Lines: Daha yeni kurulduğu için gruba henüz bir isim verilmemiştir. Air France, Delta AirLines ve Aeromexico'dan oluşan grupdünya yolcu trafiğinin %9.6'sını gerçekleştirmektedir. Grubun Air Maroc, Japan Air Lines, Air India, South African Airlines, TAP Portugal ve Malev ile görüşmeleri devam etmektedir.

Qualifyer: Austrian Airlines'ın gruptan ayrılmasıyla grubun dünya yolcu trafiğindeki payı %3.5'e düşmüştür. Grubun üyeleri Swissair, Sabena, THY, TAP Air, AOM, Lauda Air, Cross Air ve Air Europe'dur.

Delta AirLines'in Swissair, Sabena ve Austrian Airlines ile oluşturduğu Atlantic Excellence'dan ayrılmasından sonra, Austrian Airlines Star Alliance grubuyla anlaşmaya varmıştır. Bu gelişmeler karşısında Swissair'da Amerikan Airlines Grubuyla görüşmelere başlamıştır. Uzmanlar Qualiflier grubunun ömrünün fazla olmayacağını ve Swissair'ın Oneworld grubuna dahil olacağını belirtmektedirler.

GRAFİK 2. Büyük Küresel Taşıyıcıların Dünya Yolcu Trafiğindeki (RPK) Payları



Bu beş küresel işbirliği grubunun 1998 yılında yolcu trafiği (RPK), taşıdıkları yolcu sayısı, elde ettikleri gelir ve bu değerlerin dünya taşımacılığındaki (ICAO tahminlerine göre) yerini görebiliriz. (Tablo12)

TABLO 12. Beş Küresel İşbirliğinin 1998 Yılında Taşıdıkları Yolcu Sayısı, Elde Ettikleri Gelir, Yolcu Trafiği (RPK)* ve Dünya Hava Taşımacılığındaki Payları.

	Yolcu trafiği (RPK)*		Taşınan yolcu sayısı		Grup gelirleri	
	Milyar	Dünyadaki payı	Milyon	Dünyadaki payı	Milyar dolar	Dünyadaki payı
Star Alliance	563	%21.4	276	%18.6	66.2	%20.7
Oneworld	480	%18.2	213	%14.6	52.0	%16.3
“Wings”	287	%10.2	133	%9.1	28.9	%9.0
Air France/Delta	252	%9.6	147	%10.0	25.7	%8.0
Qualiflyer	91	%3.5	47	%3.2	14.1	%4.4

* RPK: Revenue Passenger Kilometers (yolcu sayısı * uçulan kilometre)

Havayollarının bu gruplardan herhangi birinde yer almaları, başka havayollarıyla işbirliği yapmayacağı anlamına gelmemektedir. 1999 yılında yapılan işbirliklerinin sayısını, kaç anlaşmanı yeni olduğunu, kaç anlaşmanın karşılıklı hisse değişimi olduğunu Tablo 13’de en çok işbirliği yapan havayollarını ise Tablo 14’de görebiliriz.

TABLO 13. 1999’da Yapılmış İşbirlikleri ve en çok işbirliği yapan havayolları

1999’da yapılan işbirliklerinin sayısı		En çok işbirliği yapan lar	
Havayolu sayısı		Havayolu	Yaptığı anlaşma sayısı
Havayolu sayısı	204	Air France	33
Karşılıklı hisse değişimi	53	Malaysia Airlines	31
Yapılan yeni işbirliklerinin sayısı*	26	Swissair	30
Toplam işbirliği sayısı	513	American Airlines	28

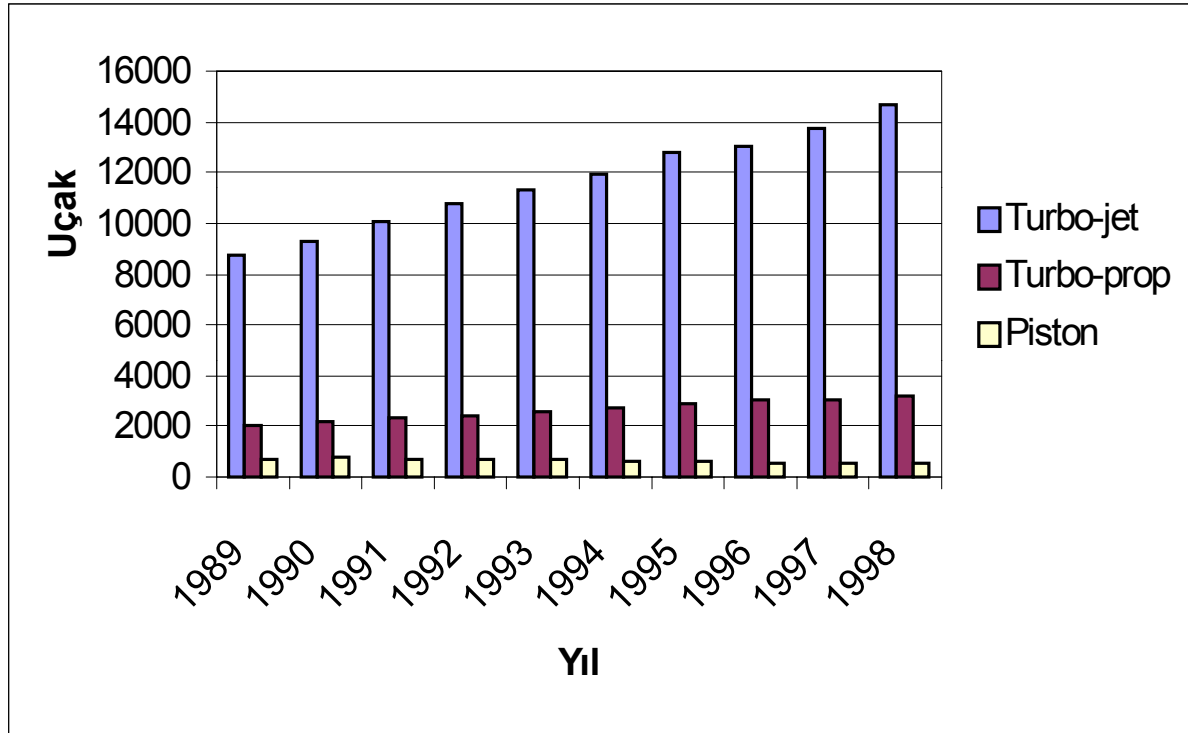
*Haziran 99 itibari ile.

Kaynak : Airline Business, Temmuz 1999.

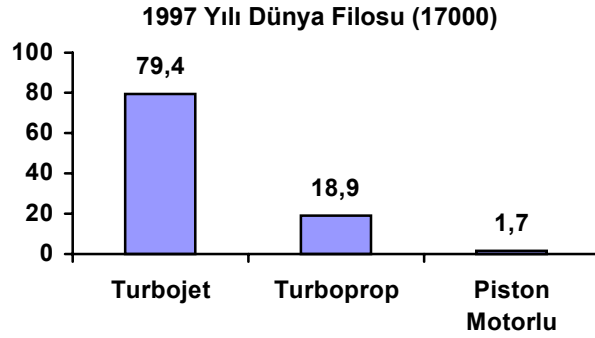
2.1.6 FİLO GELİŞİMİ

1989-1998 yılları arasında sivil havacılıkta kullanılan 9 tondan ağır uçak sayısı %60 oranında artarak 11.353'den 18.139'a çıkmıştır. Bu dönemde jet uçaklarının sayısı %67 oranında artarak 8.696'dan 14.479'a çıkmıştır (Grafik 3). 1998 yılında 1.463 adet jet uçağı sipariş edilmiş (Grafik 5) ve bunların tahmini değeri 84 milyar dolardır. Bu rakam, 1996 yılında, 65 milyar dolar, 1997 yılında ise 78 milyar dolardır. 1998 yılında sipariş edilen toplam turboprop uçak sayısı 78, aynı yıl teslim edilen turboprop uçak sayısı ise 126'dır. 1997'de ise 128 turboprop uçak sipariş edilmiş ve yıl boyunca 129 turboprop uçak teslim edilmiştir. Uçak üreticileri 1996 yılında 491, 1997 yılında 674, 1998 yılında ise 929 turbojet uçağı teslim etmişlerdir. (ICAO)

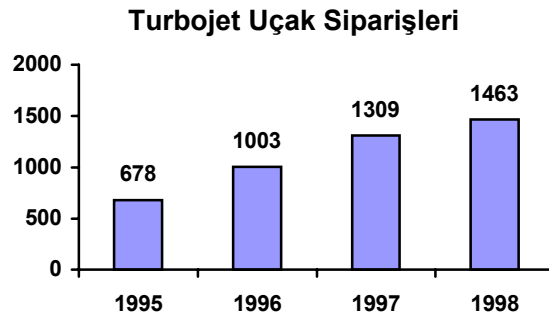
GRAFİK 3. 1989-1998 Yılları Arasındaki 9 Tondan Ağır Sivil Hava Araçlarının Sayıları



GRAFİK 4.



GRAFİK 5.

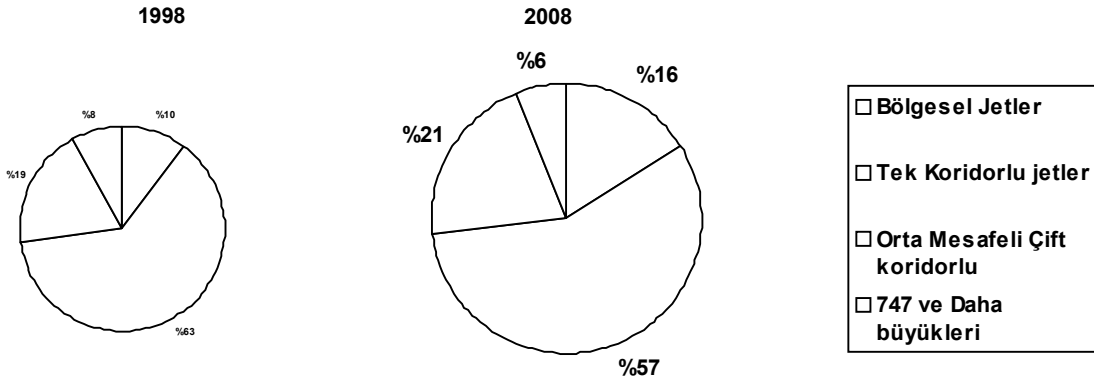


1988-1997 yılları arasındaki 10 senelik dönemde sabit kanatlı ve 9 tondan ağır ticari hava taşımacılık araçlarından turbojet motorlu hava araçlarının sayısı, 8.179'dan 13.489'a yükselmiştir ve tüm hava araçlarının %79'unu oluşturmaktadır. Bu süre zarfında turboprop hava araçlarının sayısı 1.932'den 3.213'e yükselerek toplamın %19'unu, piston motorlu hava araçlarının sayısı ise %53 oranında düşerek 601'den 291'e gerilemiştir ve toplamın %2'den azını oluşturmaktadır. (Grafik 4)

Dünya jet filosunun 1998 yılı sonu itibariyle 12.600 uçaktan 2008 yılında 19.100 uçağa çıkması tahmin edilmektedir. Boeing 'in gerçekleştirdiği bu tahmin hava taşımacılığının yıllık %4.7 ve hava kargo taşımacılığının %6'dan fazla büyüyeceği göz önüne alınarak yapılmıştır. (Grafik 5)

Tek koridorlu ve bölgesel hava araçlarının şu andaki %73'lük pazar paylarını koruması beklenmektedir, çünkü çok sayıda bölgesel hava aracı siparişi verilmiş durumdadır. Orta mesafeli çift motorlu uçakların havayolu şirketlerinin bu uçaklara daha çok ihtiyacı olacağı için pazar payının %19'dan %21'e yükselmesi beklenmektedir. Büyük uçakların toplam içindeki payının ise %8'den %6'ya düşmesi beklenmektedir.(Grafik 6)

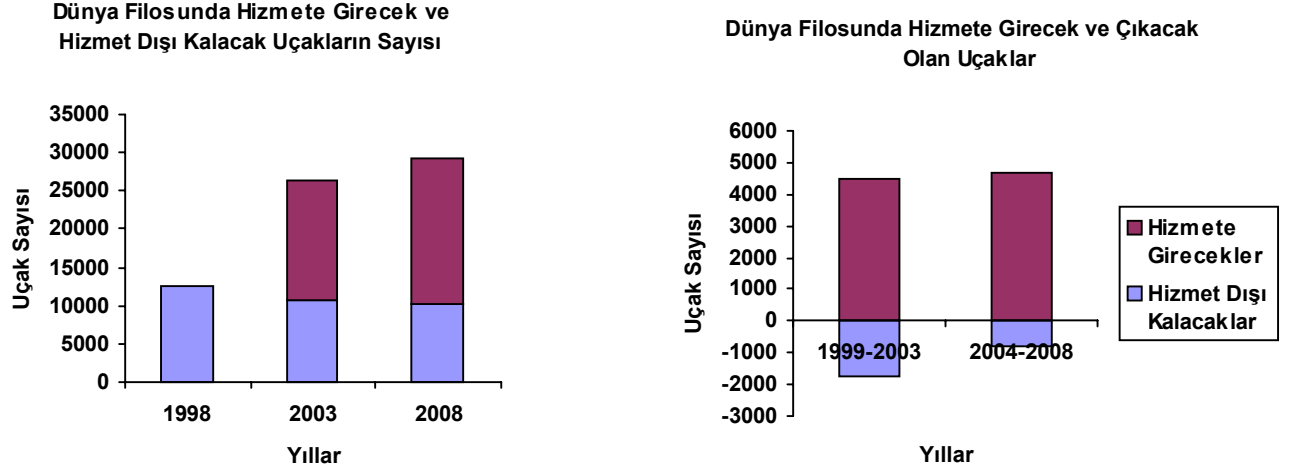
GRAFİK 6. 1998 ve 2008 Yıllarında Dünya Filosundaki Uçakların Büyüklüklerine Göre Sınıflandırılması



Kaynak: Boeing 1999

Gelecek on yılda 8.675 tanesi yolcu ve 225 tanesi kargo uçağı olmak üzere toplam 8.900 tane yeni ticari jetin hizmete girmesi beklenmektedir. A.B.D. 31 Aralık 1999'dan itibaren tüm uçakların Stage 3 gürültü standardına uyması zorunluluğunu getirmiştir. Avrupa'da da faaliyet gösteren tüm uçakların Nisan 2002'ye kadar bu standartlara uyması gerekmektedir. 1998-2008 yılları arasında 2.300 uçağın bu yasaklar nedeniyle değiştirilmesi beklenmektedir, bu değişimin üçte ikisinin ilk beş senede gerçekleşmesi beklenmektedir. (Grafik 7)

GRAFİK 7. Dünya Sivil Havacılık Sektöründe Önümüzdeki On Yılda Hizmete Girmesi ve Hizmet Dışı Kalması Beklenen Uçak Sayısı.

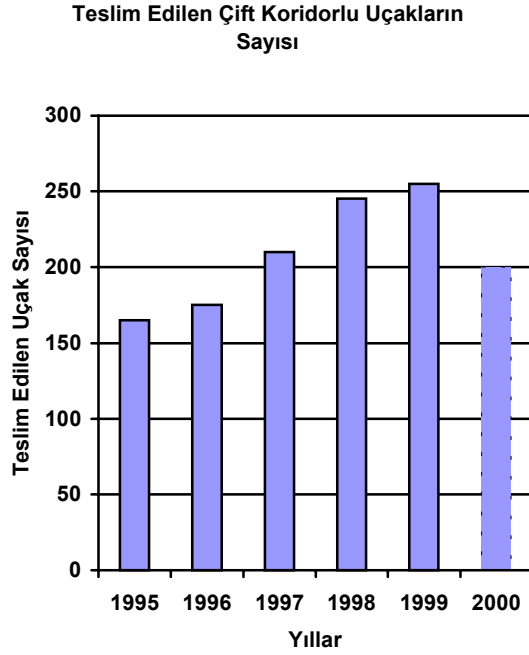


1999 yılında sivil jet uçaklarının, havayollarına teslim edilmesi 1998 yılına göre %12 artmıştır. Tek koridorlu uçakların teslimi bir önceki yıla göre %13 oranında artarak 625 olmuştur. Çift koridorlu uçakların artış oranı sadece %2 oranında gerçekleşerek 250 olmuştur.

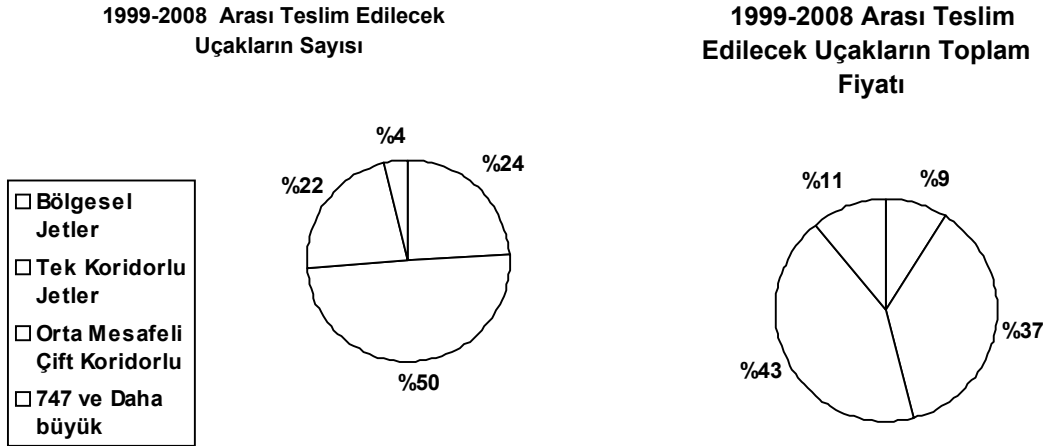
Bunlara ek olarak, bölgesel jetlerin teslim edilmesindeki oran %30 dolaylarında artmıştır. Önceki yıllarda çift koridorlu uçaklara olan sipariş, tek koridorlulara göre daha fazlaydı ancak 1998’de çift koridorlu uçak siparişleri azalmaya başlamıştır. Asya’daki ekonomik kriz bu pazara olan yakın gelecekteki fazladan talebi ortadan kaldırmıştır. Şu andaki duruma göre 1999 yılında çift kabinli uçak teslimatında, 1998 yılına göre çok az bir artış olacak ve bu azalma 2000 yılında da devam edecektir.

Devam eden ekonomik büyüme ve Avrupa ekonomisinin istikrarı tek koridorlu uçak pazarının gelişmesini desteklemektedir. Amerika’daki Stage 2 uygulamalarının da etkisi çok büyüktür. 1999 da tek koridorlu uçakların teslimi B737 Classic, MD80 ve MD90’ların üretimine son verileceği için yüksek olacaktır. 2000 yılında tek koridorlu uçakların teslimi çift koridorlu uçakların tesliminden %50 daha fazla olacaktır ve 2001’de de talebin yoğun olması beklenmektedir. Bölgesel jetlerin teslimi önümüzdeki iki yıl içinde önemli miktarda artacak ve talebin daha sonraki yıllarda da fazla olması beklenmektedir.

GRAFİK 8. Teslim Edilen Çift Koridorlu Uçakların Sayısı



GRAFİK 9. 1995-2000 Yılları Arasında Teslim Edilecek Uçakların Sayısı ve Toplam Fiyatı



1999'un pazar yapısına baktığımızda bölgesel jetlere geçmişte olduğundan çok daha fazla ihtiyaç duyulacağı tahmin edilmektedir. 1988'de 1.230 olan bölgesel jet sayısının 2008'de 3.020'ye yükseleceği tahmin edilmektedir. (Tablo 14) A.B.D.'de 70

koltuktan az küçük bölgesel uçaklar yerel taşıyıcılar tarafından, küçük pazarlardan stratejik ortaklarının pazarlarını güçlendirmekte kullanılmaktadır. Amerikalı bölgesel havayolları küçük bölgesel jetleri yeni direkt uçuşlarda kullanmaktadırlar. Bölgesel havayolları, büyük havayollarının hub'larına olan uçuşları, yoğun olmayan saatlerde arttırarak bu zayıf hatlarda büyük havayollarının daha büyük olan jetlerinin yerini almakta ve onların uçuşlarına yardımcı olmaktadır. Bunlardan dolayı A.B.D. iç hat uçuşlarında, bölgesel jetlerin sayısının artacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca bölgesel jetler havayollarına iş amaçlı yolcularına günün yoğun olmayan zamanlarında fazladan uçuş sunmasını sağlamaktadır. Bunun sonucu, bu yeni hatlarda daha yüksek oranda, geliri ve karlılığı arttıran, iş amaçlı yolcu olmaktadır. A.B.D.'de talebin, 70 ve daha az koltuğa sahip küçük bölgesel jetlere doğru olacağı tahmin edilmektedir.

TABLO 14. 1998-2018 Yılları Arasında Büyüklüğe Göre Teslim Edilecek Uçak Sayısı

Koltuk sayısı	1998	2003	2008	2013	2018
Tek koridorlu					
50-106(bölgesel jetler)	1.187	2.101	2.971	3.867	4.838
107-120	1.908	1.537	1.677	1.830	2.008
121-170	4.189	5.399	6.292	7.291	8.556
171-240	839	1.243	1.904	2.634	3.417
Çift koridorlu					
Küçük	1.185	1.502	1.915	2.221	2.620
Orta	892	1.070	1.507	2.100	2.768
Büyük	833	815	890	1.032	1.179
Toplam	11.033	13.667	17.156	20.975	25.386

Gelecek on yılda yeni sivil jet uçaklarına yaklaşık 585 milyar dolar harcanması beklenmektedir. Bu uçaklarının yarısının tek koridorlu, %24'ünün bölgesel jet, %22'sinin orta mesafeli çift koridorlu ve %4'ünün de 747 ve daha büyük uçakların olacağı tahmin edilmektedir. (Grafik 9)

Havayollarının küçük bölgesel jetlerden büyük sayılarda almasının devam edeceği tahmin edilmektedir. Böylece iç hatlarda ve uluslararası kısa mesafeli hatlarda daha sık hizmet sunabileceklerdir.

2.1.7 BÜYÜK UÇAK ÜRETİCİLERİNİN DURUMU

Havacılığın dünyadaki gelişiminin tarihine baktığımızda, bu büyük endüstride büyük uçak üreticisi (100 koltuk üzeri) sadece iki üreticinin olmasına inanmak zordur. 1950'lerde sadece İngiltere'de en azından bir düzine ve A.B.D.'de ise en azından altı uçak üreticisi mevcuttu. Bugün bu sayı sadece ikiye düşmüştür, bunlar Airbus Industrie ve Boeing Commercial Airplane Group'dur. Bu iki üretici 1998 yılında 792 uçak teslim etmişler, toplam 49 milyar dolar gelir elde etmişlerdir.

1967'de McDonnell, Douglas'ı satın almış ve şirketin adı McDonnell Douglas olmuştur. 1997 yılında ise Boeing, McDonnell Douglas'ı bünyesine katmıştır. Boeing, MD-80s, MD-90s ve MD-11s tipi uçakların üretimine 2000 yılında devam etmeyip, McDD'nin üretim hattından sadece MD-95'in üretimine, onu da B717 diye adlandırarak yapmayı planlamaktadır.

Jet uçaklarının geliştirilmesinden bu yana geçen 41 yıl içerisinde, Boeing 400 şirket için 13.000 uçak üretmiştir. Airbus ise 1970'den bu yana 170 şirket için 3.200'den fazla uçak üretmiştir ve bunların yaklaşık olarak 1.838 tanesi hizmettedir. 95 civarında havayolu şirketi, daha çok en büyükler, iki üreticinin de ürünlerini kullanmaktadırlar.

İki taşıyıcının da birbirine benzer ve ayrıldıkları yönleri vardır. İkisi de üstün nitelikli insanlar tarafından yönetilmekte ve her ikisinin de amacı, birbirinden farklı uçuş mesafesine ve kapasitesine sahip büyük bir aileden oluşan uçaklar geliştirmektedir. İki üretici arasındaki en büyük farklılık Airbus Industries'in uluslararası bir ortaklık olmasıdır. Şirketin %37.9'unu Fransız Aerospatiale'e, %37.9'u Alman DaimlerChrysler Aerospace'e, %20'si British Aerospace'e ve %4'ü İspanyol CASA'ya aittir. Boeing ise tamamen halka açık bir şirkettir. Her iki üretici firma da en azından yakın geçmişlerinde kar edememişlerdir. Bu çok rahatsız edici bir durumdur, çünkü geçtiğimiz iki yılda jet uçaklarına olan talep patlamıştır. Boeing 1998 yılında 63 milyon dolar operasyon karı elde ettiğini açıklamıştır, bu rakam 35 milyar dolarlık gelirin sadece %0.2'si kadardır. 1997 de ise 2 milyar dolar zarar açıklamıştı. Airbus Industrie finansal bilgilerini açıklamamaktadır. Fakat şirketin pazarlama bölümü başkan yardımcısı, şirketin 1998 yılında kar elde etmediğini açıklamıştır.

Airbus (30 Kasım) ve Boeing (15 Aralık) şirketlerinin 1999 itibariyle sipariş aldıkları uçak tipi ve sayısı şöyledir. (Tablo15)

TABLO 15. Boeing ve Airbus'ın Aldıkları Uçak Siparişleri

Boeing

Model	Sipariş alınan	Teslim edilen
707	1.010	1.010
717	115	4
727	1.831	1.831
737	4.348	3.524
747	1.306	1.230
757	969	891
767	872	765
777	429	245
DC10	446	446
DC8	556	556
DC9	976	976
MD11	200	193
MD80	1.191	1.185
MD90	134	104
Toplam	14.383	12.960

Airbus

Model	Sipariş alınan	Teslim edilen
A318/A319/A320/A321	2.252	1.120
A300/ A310	781	744
A330/ A340	563	296
Toplam	3.596	2.160

Dünyadaki sivil hava aracı üreten ilk on bir şirketine ve gelirlerine baktığımızda Boeing ve Airbus'ın sektördeki yerini daha iyi anlayabiliriz. (Tablo16)

TABLO 16. Dünyanın En Büyük On Bir Sivil Hava Aracı Üreticisi ve 1998 Yılı Gelirleri

Şirket	Ürettiği ürünler	98 gelirleri (milyar dolar)
1. Boeing	Sivil Havaaraçları	35.545
2. Airbus Industries	Sivil Havaaraçları	13.300
3. Aerospatiale	Uçak/ Helikopter	6.974
4. Bombardier	Havaaraçları (Canadair, Learjet, Shorts, de Havilland)	4.288
5. British Aerospace	Sivil Havaaraçları (Airbus, Avro, Jetstream)	4.181
6. DaimlerCrysler Aerospace	Sivil uçaklar/ Helikopterler	4.036
7. Textron	Havaaraçları (Cessna, Bell)	3.189
8. Raytheon	Havaaraçları	2.643
9. Gufstream	-	2.428
10. Dassaut Aviation	Sivil Havacılık	1.483
11. CASA	-	1.123

2.1.8 HAVA TAŞIMACILIĞI VE ÇEVRE

Havayolu taşımacılığı, 20. yüzyılda dünyanın en önemli endüstrilerinden biri haline gelerek dünya refah düzeyini artırma, ticareti canlandırma, iş imkanı ile yeni turizm ve seyahat olanakları sağlama yanında; gürültü, emisyon, enerji tüketimi, arazi kullanımı, küresel ısınma, çöp ve atıklar ile su ve toprakta kirlenmeye yol açarak çevreye ve ekolojik yaşama da olumsuz etkilerde bulunmaktadır.

1959 yılında, jet motorlu uçakların hava taşımacılığına girmesiyle birlikte; hava trafiğinde yaşanan artış, havaalanı çevresinde yerleşim bölgelerinde yaşanan nüfus artışı ve çevresel sorunlara karşı kamu duyarlılığındaki artış gürültüyü en önemli çevre sorunu haline getirmiştir. Bu alanda diğer sektörlerden daha duyarlı olan havayolu sektörü için 1971 yılında, ICAO tarafından Uluslararası Gürültü Sertifikasyonu Standartları oluşturulmuştur. 1966 yılında, gürültü kirliliğini azaltma konusunda

hazırlanan yasada (FAA'in FAR Part 36 ve ICAO'nun Annex 16) uçaklar, Stage 1, Stage 2 ve Stage 3 olarak üç kategoriye ayrılmıştır. Artan çevresel baskılar karşısında önce Stage 1 uçakların kullanım dışı bırakılması, Stage 2 uçakların faaliyetlerine kısıtlamalar getirilmesi daha sonra da bu uçakların faaliyetlerinin tamamen yasaklanması kararı alınmıştır.

ICAO, Stage 2 uçakların kademeli olarak hizmetten alınması için son gün 1 Nisan 2002 olarak belirlemiştir. Ancak gürültü konusunda US, ICAO ve EC' nin farklı uygulamalara başvurması uluslararası tek bir standardın oluşturulmasını engellemektedir. ICAO, bölgesel farklılıklara çözüm getiremezse her bölge kendi çevresel sorununa farklı çözümler üretmeye devam edecektir. Avrupa Ortak Havacılık Birliği (JAA) 'nin JAR yönetmeliklerinden JAR-34 emisyon ve JAR-36 uçak gürültüsü konusunda çeşitli standartlar getirmektedir.

Günümüzde havaalanı otoriteleri, gece uçuşlarında kısıtlar, gürültü ve emisyonla ilgili ek iniş ücretleri belirleme gibi, kendi gürültü kurallarını uygulayarak havayolu taşıyıcılarının faaliyetlerini kısıtlamaktadır. Havayolu işletmeleri de gürültü açısından gerekli standartları sağlayabilmek için ya eski uçakları (Stage 2) yeni nesil uçaklar (Stage 3) ile değiştirmekte, eski uçakların motorlarının yenilemekte ya da mevcut motorlara susturucu –hush-kit- taktırmaktadır. Ancak bazı bölgelerde hush-kit'li uçaklara ek iniş ücreti getirilmesi, bu susturucu parçaların uçak ağırlığı ve sürtünmesini artırarak daha fazla yakıt harcamasına yol açması nedeniyle bu yöntem ekonomik olmaktan uzaklaşmaktadır.

Eski uçakların gürültü standartlarına uyan yeni nesil uçaklar ile değiştirilmesi, uçak ve motor üreticilerinin teknolojiden yararlanarak geliştirdiği modern ticari jetlerin eski nesil jetlerin yarattığı gürültünün sadece üçte birine yol açması ve 1.5km² alanı kapsayan “gürültü izi” bırakması sonucu bugün, Avrupa ve Amerika' da uçak gürültüsünden doğrudan etkilenen insan sayısı 1970'lerde etkilenen sayının sadece %5 olmasını sağlamaktadır.

Uçak motoru ve yer hizmetinde kullanılan araçlar başta olmak üzere çeşitli kaynaklardan yayılan gazlarla oluşan hava kirliliği de ikinci derecede önemli çevresel sorundur. Bilim adamları tarafından, jet motorlu uçakların insan kaynaklı küresel NOx

(Nitrojen Oksit) emisyonunun %2-3'nü yarattığı tahmin edilmektedir. Günümüz uçakları on beş yıl öncesinin teknolojisine göre yakıt tüketimi açısından daha randımanlı olmasına karşın yakıt randımanını sağlayan CO ve CO₂ gazlarının yayılımını azaltan teknoloji Nox yayılımına çözüm oluşturamamıştır. Yolcu uçaklarında kullanılan Kerosen yerine çevreye dost yeni alternatif yakıt arama çalışmalarında “sıvı hidrojen” üzerinde durulmaktadır.

Uçak gürültüsü izleme sistemini geliştirme ve işletme konusunda ISO 9002 sertifikası ve uluslararası ISO 14001 Çevre Yönetimi giderek önem kazanmaktadır. Uçak ve motor üreticileri yaptıkları çalışmalar sonucunda orta menzilli uçaklarda koltuk başına yakıt tüketimini %60, uzun menzilli uçaklarda %50 oranında azaltmışlardır. Airbus'ın yaptığı bir çalışmaya göre; ikinci kuşak (Stage 2) 3600 uçağın pazardan çekilerek tamamen Stage 3 uçakların kullanıma girmesi ile 2005 yılına doğru %50'lik yakıt tasarrufu daha sağlanacaktır.

1995 yılında, ICAO'nun uluslararası düzeyde- CAEP/3- %16.25 emisyon standardındaki azalma ile ilgili alınan kararı, üye ülkeler arasındaki fikir ayrılığı nedeniyle uygulamada başarısız olmuştur. Aralık 1997 yılında, Kyoto Zirvesi'nde taraflar kademeli olarak “green house etkisi” yaratan emisyon oranının azaltılması kararı almasına karşın; ACI (Airport Council International) 2003 yılından sonra NOx'de %20 oranında azalma beklerken ICAO %16 oranında azaltma beklemektedir.

Gürültü sorununun etkisini azaltmanın bir diğer yolu da, havaalanı çevresinde uygun arazi kullanımı, gürültü koridorları ve tampon bölgelerin belirlendiği havalimanı “Master Plan”larının oluşturulması ve bu planlara uyumdur.

Isınma ve elektrik için kullanılan enerji kaynakları, malzeme ve su harcamaları, diğer faaliyetlerde üretilen çöpler, ikram atıkları, uçak bakımından kaynaklanan kimyasal atıklar önemle üzerinde durulması gereken sorunlardır. Atıkların ayrılması, yeniden kullanımının sağlanması ve atıkların başka amaçlar için kullanımı önceden planlanmalıdır. Tehlikeli çöp ve atıkların taşınması da uluslararası kurallara uygun gerçekleştirilmelidir.

Havalimanları; çevredeki toprağın ve suyun kirlenmesi açısından olumsuz,

potansiyel kirlilik kaynaklarıdır. Uçaklar ve apron zemininde buzlanmayı önleme çalışmaları, uçak yakıt depoları, yer/uçak teçhizat araçları için kullanılan yakıt tankları, yangın söndürme eğitimleri ve ilaçlamalar kirliliğe neden olan unsurlardandır. ISO 14000'lerin geçerlilik kazanması ile birlikte havaalanı yönetimleri, giderek artan oranda kontrol ve testler yaparak çevre kirliliğini önlemekle yükümlüdür.

Havayolu taşımacılığı, dünya hava kirliliğinin yalnızca %2'ne yol açtığı göz önünde bulundurulursa bugün, havacılığın çevreye olan etkisi nispeten az olmakla birlikte yapılan çalışma ve araştırmalardan gelecekteki etkisinin de az olacağı sonucu çıkarılmaktadır. Bunun nedeni, havayolu sektörünün, dünya enerji kaynaklarının çok küçük bir kısmını en etkin ve verimli şekilde kullanması, atmosferik kirliliğe ve küresel ısınmaya olan etkisini teknolojiden yararlanarak en aza indirmeye çalışmasıdır.

2.1.9 KARGO TAŞIMACILIĞI

Hava kargo trafiği sağlıklı bir gelişme göstermekle birlikte 1930-40'lı yıllarda öngörülen havayolu şirketlerinin en önemli gelir kaynağı olma hedefine henüz ulaşamamıştır. Hava kargo taşımacılığında elde edilen gelirin, yolcu taşımacılığında elde edilen gelirden daha az olmasının birkaç temel nedeni bulunmaktadır. Bunlardan ilki, diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırılınca daha pahalı olmasıdır. İkinci neden, günümüzde kullanılan uçakların özel olarak kargo taşıma amacıyla dizayn edilmemesidir. Üçüncü neden ise, yöneticiler arasında hava kargonun karlı bir yatırım olmaması düşüncesinin yaygın olmasıdır.

Havayolu ile posta taşımacılığı, hava kargonun ilk ürünü olmasına karşın dünya havayolları tarafından taşınan kargo gelirinin yaklaşık %7'sini oluşturmaktadır. Bir yanda, uluslararası ticaretin gelişmesi posta taşımacılığının gelişimini desteklerken diğer yanda, küçük paket taşıma servisi ve faks, internet gibi iletişim teknolojisinin hızla gelişmesi bu alanın yıllık yaklaşık %4 gibi bir oranla yavaş ama istikrarlı büyümesini sağlamaktadır.

Dünya ekonomisinin küreselleşmesi sonucu, müşterilerin daha hızlı ve güvenilir teslimat beklentileri, raf ömrü kısa olan ürünlerin hava kargoya yönelmelerine, yük ve acil trafik alanında rekabetin artmasına ve hava kargonun gelişimine yol açacaktır. Hava kargodan elde edilen gelirin yolcu trafiğinden elde edilen geliri aşamasa da, gelecekte,

aradaki farkın kapanmasını sağlayacak faktörler arasında; dünya ekonomisinde gelişme, nakliye oranlarının düşük tutulması, kargo taşımacılığına uygun yeni uçakların hizmete girmesiyle yeni kapasitenin sağlanması, işgücünün daha verimli kullanımına bağlı olarak işçilik ücretlerinin düşmesiyle beraber fiyatların aşağıya çekilmesi ve Avrupa Birliği ile A.B.D arasında yaşanan entegrasyon ile trafiğin artması sayılabilir.

A.B.D ekspres operatörlerinden FedEx ve UPS ile rakipleri arasında yer alan DLH ve TNT uluslararası hizmetlerini genişleterek dünya çapında dağıtım ile bu pazarı canlı tutmaktadır.

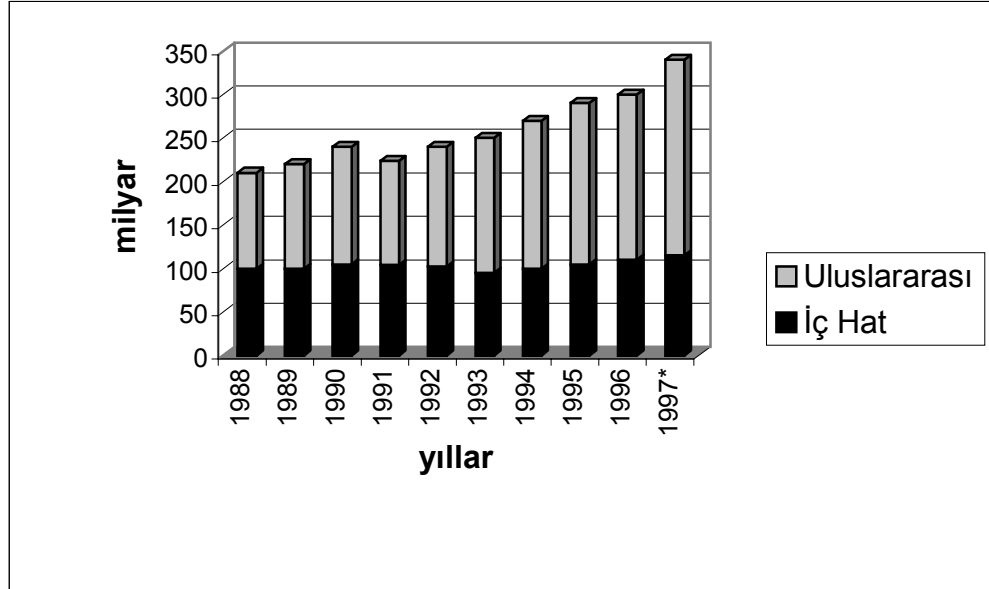
1997 yılında, Asya’da yaşanan ekonomik kriz, gürültü ve emisyon kısıtlarının uygulamaya geçmesi bu alanda yaşanan büyümeyi yavaşlatmıştır. Dünya hava kargo trafiği, 1997’de, %10.5 ve kapasite %16 oranında artarken gelir %10 oranında düşmüştür.

1997 yılında yaşanan büyüme oranları: (Kaynak: Boeing)

Dünya	%10.5	Kuzey Amerika	% 6.8
Avrupa-Kuzey Amerika	%10.3	Asya- Kuzey Amerika	%12.3
Kuzey Amerika -Latin Amerika	% 7.9	Avrupa-Asya	%10.2
Asya içi	%7.0		

1998, kargo için sönük bir yıl olmuştur. ACI raporuna göre, Asya krizi sonucu dünyadaki kargo trafiğindeki büyüme oranının %1 olması da bu durumun bir kanıtıdır. Asya krizi 1997’de başlamasına rağmen kargo sektöründe etkisi bir yıl sonra görülmüştür. Aşağıdaki Grafik 10’da 1988-1997 yılları arasında gerçekleştirilen yük ve posta trafiği değerleri görülmektedir.

GRAFİK 10. 1988-1997 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Yük ve Posta Trafik Değerleri (Ton-Kilometre)



Boeing'in yaptığı çalışmalar sonucu, dünya hava kargo taşımacılığındaki büyüme 2017'ye kadar yıllık ortalama %6.4 olarak beklenirken; A.B.D havayolu şirketlerinin 1997 yılında dünyadaki payının %31.9 iken 2017'de %27.9'a düşmesi beklenmektedir. Asya bölgesinde ise, kargo pazarının yavaşlaması ancak sektör içinde yine önemli bir yer tutması beklenmektedir.

Sinerji ve ölçek ekonomisine ulaşarak, personel ve diğer maliyetlerde tasarruf sağlayabilmek amacıyla hava kargo endüstrisinde 2000 yılında stratejik ittifakların artması beklenmektedir. Son zamanlarda, Lufthansa Kargo ve SAS, KLM ve Northwest, KLM ve Alitalia arasında başlatılan anlaşmalar görülmektedir.

2.1.10 TEKNOLOJİ, TOPLAM KALİTE VE STANDARDİZASYON

Dünya sivil havacılık sektörünün gelişimini ve emniyetini sağlamak için asgari standartlar geliştirmek amacıyla 1947 yılında, Şikago Konvansiyonu sonucunda, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) kurulmuştur. Hava taşımacılığının geliştiği tüm ülkelerde sivil havacılık endüstrisinin güvenlik standartlarını belirlemek ve izlemek üzere ICAO'nun Annex'lerde belirlediği normlarına uygun denetim mekanizması

görevini üye ülkelerin ulusal sivil havacılık otoriteleri üstlenmektedir.

Ancak taşımacılık türleri içerisinde hava taşımacılığının yeri artıkça, ülkelerin ulusal havacılık standartları ICAO'nun belirlediği standartları geçmiştir. Bu nedenle ilk olarak en gelişmiş hava taşımacılığı sistemine sahip A.B.D'de, ülke koşullarına uygun havacılık standartlarını belirlemek, gerekli düzenlemeleri yapmak ve uygulamak üzere FAA (Federal Aviation Administration) kurulmuştur. Yayınlanan FAR (Federal Aviation Regulations) dokümanları ile havayolu şirketleri, bakım kuruluşları ve sektörde çalışacak personel ile ilgili standartlar tanımlanmıştır.

Avrupa ülkeleri arasında da havacılık konusunda her ülkede uygulanabilecek ortak standart bir yapılanmaya ihtiyaç duyulmuştur. Bunun için başlangıçta 19 Avrupa ülkesinin ulusal havacılık otoriteleri, ortak güvenlik standartlarının belirlenmesi ve buna ilişkin yönetmeliklerin hazırlanması, geliştirilmesi konusunda işbirliği yapmak üzere Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA, Joint Aviation Authorities) kurulmuştur. JAA, Türkiye'nin de üyesi olduğu Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC, European Civil Aviation Conference)'na bağlı bir kuruluştur. 15'i Avrupa Birliği üyesi olmak üzere toplam 27 Avrupa ülkesi JAA üyesidir.

Her üye ülkenin sivil havacılık otoritesi onaylama, sertifikasyon ve lisans verme işlemlerinin yasal sorumlusudur. Düzenlemeler, uçuş güvenliği ile ilgili alınacak tedbirler, standardizasyon sorunlarının çözümü konusunda son karar, JAA ruhuna ve uçuşa elverişlilik, bakım, uçak işletmeciliği, sertifikasyon standartları ve lisans verme ile ilgili yönetmeliklerin yer aldığı JAR (Joint Aviation Regulations) dokümanlarına uygun olarak ülkelerin sivil havacılık otoriteleri tarafından verilir.

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği'nin (JAA) kurulması havacılık güvenliğini sağlayacak standart bir yapı ve kalite oluşturulmasına yardımcı JAR'ların oluşturulması son yıllarda, havacılıkta Toplam Kalite anlayışını destekleyen en önemli gelişmelerden biri olarak görülmektedir.

1990'lı yıllardan itibaren iş yaşamının belirleyici özelliklerinden birisi kalite kavramının benimsenmesi olmuştur. Günümüzde işletmeler kalitenin işletmeye sağlayacağı faydaların önemini anlamışlardır. Bilgi çağına girdiğimiz bu dönemde

teknolojik gelişmeler sonucu rekabet, işletmeler için son derece önemli hale gelmiş ve geleneksel yöntemlerle işletmelerin rekabet edebilme şansları azaldığı için işletmeler yeni rekabet stratejileri arama yoluna gitmiştir. Yeni rekabet stratejilerinden biri de “Toplam Kalite Yönetimi”dir.

Toplam Kalite Yönetimi, iç ve dış müşteri beklentilerinin aşılmasını temel alan, çalışanların bilgilendirilip yetkilendirilmesini ve takım çalışmaları ile tüm süreçlerin sürekli iyileştirilmesini hedefleyen bir yönetim felsefesi olarak tanımlanmaktadır.

Toplam Kalite Sistemleri hem işletmeler hem de müşteriler açısından çeşitli faydalar sağlamaktadır. İşletmeler açısından; kar ve pazar payının artması, verimliliğinin artması, maliyetlerin azalması, çalışanların tatmini, müşteri şikayetlerinin azalması, daha az servis ve bakım, maliyet ve zamandan tasarruf ve kaynakların optimum kullanımı gibi faydalar sağlarken; müşteri açısından da kullanımda uygunluk, güvenlik, sağlık ve tatmin yaratmaktadır.

Toplam Kalite anlayışının temel unsuru eğitilmiş insandır. Havacılıkta da en önemli unsur insandır. Bu nedenle, JAA, havacılıkta kritik personelin lisanslandırılması ve buna temel teşkil edecek eğitim kuruluşlarının kalite standartlarının belirlenmesi amacıyla bazı düzenlemeler getirmiştir. Bu doğrultuda, uçuş personelinin lisanslandırılma standartları JAR-FCL, uçak bakım personelinin ise, JAR-66 ile tanımlanmıştır. Bunun yanında uçuş eğitimi veren organizasyonların eğitim standartları JAR-141, bakım eğitimi veren organizasyonların eğitim standartları ise JAR-147 ile belirlenmiştir.

JAA tarafından getirilen yeni Avrupa Havacılık Kuralları ile bakım, tasarım, üretim, işletme ve eğitim alanlarında ISO 9000 kalite güvence sistemlerine benzer bir Havacılık Kalite Sistemi oluşturulmuştur. ISO 9000 standartları eğitim konusundaki JAR düzenlemelerinin yaklaşık %80’ini karşılamaktadır. Bu özelliği ile JAR düzenlemelerinin ISO 9000 standartlarının üzerinde olduğu söylenebilir.

Türkiye, JAA’ye aday ülke statüsünde olduğundan JAR hükümleri henüz Türkiye’de geçerli değildir. Ülkemizde, ulusal havacılık standartlarının belirtildiği Sivil Havacılık Talimatları halen yürürlüktedir. Türkiye, JAA’nın tam üyesi oluncaya kadar

gececek hazırlık süresi içinde, kalite standartlarını artırarak toplam kalite anlayışına uygun yeniden yapılanma çalışmalarını tamamlamak durumundadır.

Günümüzde havayolu işletmeleri ve üretici firmalar; maliyetleri azaltmak, güvenliği artırmak amacıyla dizayn, üretim, faaliyet ve bakım alanlarında standardizasyona gitmeyi istemektedir. 1997 yılında, Airbus, Boeing, Lufthansa ve United standart uçak kavramı konusunda bir foruma katılıp görüşlerini belirtmişlerdir. Bu forum sonucunda gerçekleşen Washington Sempozyumu'nda üreticilerden; Airbus ve Boeing havayolu taşıyıcılarından British Airways, Delta Air Lines, Lufthansa ve United standart bir uçak üretiminde anlaşmaya varmışlardır.

1998 yılında Brezilya'da 128 ülke ve 59 havacılık, finans ve endüstri kuruluşlarının bir araya geldiği konferansta, tüm dünyada CNS/ATM sistemlerinin (communications, navigation, surveillance/air traffic management systems) başarılı bir şekilde uygulanması amacıyla finans, yönetim, teknik ve eğitim alanlarında işbirliğine gidilmesi konusunda tavsiye niteliğinde kararlar alınmıştır.

2004 yılında hizmete girmesi planlanan, 550'den fazla yolcu taşıyabilen ve kanatları arasında 65 metreden fazla mesafe bulunan büyük gövdeli uçakların havaalanlarında daha büyük alanlar gerektirmesi ve havaalanı kapasitelerinin yetersiz kalması nedeniyle bazı ülkelerde havaalanı altyapılarının tekrar gözden geçirildiği görülmektedir.

İletişim ve teknolojinin yardımıyla küreselleşen hava taşımacılığı sektöründe, hava seyrüsefer sistemlerinde uyduların kullanılması ile dünyadaki trafiğin yönetilmesi giderek yaygınlaşmaktadır.

CRS (Computer Reservation Systems) ile ilgili kurallar, tüm dünyada tekrar gözden geçirilmektedir ancak herkesin onayladığı ortak kurallar bütününe ulaşamamaktadır. Bu nedenle, ICAO'nun CRS Çalışma Grubu, ikili anlaşmalarda etkin ve verimli şekilde kullanılacak yeni bir model üzerinde çalışmaktadır.

2.2 TÜRKİYE'DEKİ MEVCUT DURUM

2.2.1 GENEL

Havayolu ulaştırması sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde THY'nın bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir. Aynı dönemde, özel sektör havayolu işletmelerinin sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda da önemli artışlar gözlenmiştir. İşletme sermayesi sıkıntısı, nispeten yaşlı uçaklarla operasyon yapma dezavantajı, bakım-onarım ve diğer alt yapı imkanlarının yetersizliği, faaliyetlerin her kademesinde kalifiye personel temininde karşılaşılan güçlükler ve sektörün yeteri kadar desteklenmemesi, özel havayolu işletmelerinin genelde karşılaştıkları sorunlar olmuştur.

Havaalanı yatırımlarının, 80'li yılların sonunda ve 90'lı yılların başlarında, yeni konvansiyonel havaalanı yapımından daha ziyade, mevcutların standartlarının geliştirilmesi üzerinde yoğunlaştırıldığı görülmektedir. Bununla birlikte, hava trafik kontrol, haberleşme, seyrüsefer hizmetleri, yer hizmetleri, vb. hizmetlerin kalite ve güvenilirliğini artırmaya yönelik yatırımlar da sürdürülmüştür. 1980'lerin sonunda, muhtelif yörelere mahalli idarelerin de katkılarıyla STOL tipte küçük havaalanları yapımı başlatılmış ve askeri havaalanlarının sivil hava ulaşımına da açılması çalışmalarına hız verilmiştir. Yıldan yıla istikrarlı biçimde artış gösteren toplam gelen-giden yolcu ve uçak trafiğinin başta Atatürk Havalimanı olmak üzere Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes ve giderek Dalaman Havalimanlarında yoğunlaştığı görülmektedir.

Türkiye sivil havacılık sektörü içinde ilk kez realize edilen bir uygulama örneği olarak; "Yap İşlet-Devret" modeli çerçevesinde yapımı gerçekleştirilen 5 Milyon yolcu/yıl kapasiteli Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası 31 Mart 1998 tarihinde hizmete verilmiştir. Böylelikle yıllık 5 milyon yolcu kapasiteli, teknolojinin

son ürünü elektrik, elektronik ve mekanik sistemlerle donatılmış çağdaş her türlü hizmet kolaylıkları yer alan terminal binası Antalya Havalimanına kazandırılmıştır.

DHMİ tarafından işletilen ve ülkenin en önemli kapısını oluşturan Atatürk Havalimanına Yap-İşlet-Devret modeli ile yeni bir terminal binası kazandırılması çalışmaları, 30 aylık yatırım süresinden sonra en kısa işletme süresini (3 yıl 8 ay 20 gün) teklif eden Tepe-Akfen-Vie Ortak Girişimi tarafından tamamlanarak, 3 Ocak 2000'de açılışı yapılmıştır.

Bununla birlikte, Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası, Otopark ve Müteimmimleri işi, Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde 21.7.2000 tarihinde, Adnan Menderes Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası, Katlı Otopark ve Müteimmimleri işi ise, Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde 7.7.2000 tarihinde ihale edilecektir.

Havaalanlarının işletme ve elektronik alt yapısının modernizasyonuna ilişkin çalışmalar, havaalanlarının 21.Yüzyıl'a yakışır bir nitelik kazanmasını sağlayacaktır. Bu nedenle DHMİ hava alanlarını işletme faaliyetlerinin yanı sıra hava alanı yapımlarını üstlenmiş ve yatırımlara önemli kaynaklar aktarmıştır.

1990 yılının ilk yarısına kadar gelişme trendini devam ettiren sektör, 2 Ağustos 1990 tarihinde ortaya çıkan Körfez Krizi ve bunu izleyen sıcak savaş nedeniyle olumsuz yönde etkilenmiştir. Özellikle sıcak savaşın çıkmasıyla birlikte, sigorta primlerinin anormal boyutlara ulaşması, rezervasyon ve sefer iptallerinin önemli ölçüde artması 1991 yılında sektörün gerilemesine neden olmuştur. 1992 yılı havayolu sektörü açısından yeniden canlanma yılı olmuş ve sektörün gelişimi 1995 yılına kadar sürmüştür.

1996 yılında 1995 yılına göre iç hat uçak trafiği %4,2, dış hat uçak trafiği %9,5 toplam uçak trafiği %6,9 oranında büyüme göstermiştir. 1998 yılında ise, iç hat uçak trafiği 218.155, dış hat uçak trafiği 196.830 ve toplam uçak trafiği 414.985 olarak gerçekleşmiştir. 1998 yılında 1997 yılına göre iç hat uçak trafiğinde %10,7' lik bir artış, dış hat uçak trafiğinde %4,8'lik bir azalma, toplam uçak trafiğinde ise %2,8'lik bir artış meydana gelmiştir.

1996 yılında 1995 yılına göre iç hat yolcu trafiği %5, dış hat yolcu trafiği %14,3, toplam yolcu trafiği %10,9 oranında büyüme göstermiştir. 1998 yılında ise iç hat yolcu trafiği 13.238.832, dış hat yolcu trafiği 20.960.847 ve toplam yolcu trafiği 34.199.679 olarak gerçekleşmiştir. 1998 yılında 1997 yılına göre iç hat yolcu trafiğinde %6,6'lık bir artış, dış hat yolcu trafiğinde %4,5'lik bir azalma, toplam uçak trafiğinde ise %0,6'lık bir azalma meydana gelmiştir.

Sektörde THY halen en büyük havayolu olma özelliğini korumakta ve 36'sı iç hatlarda olmak üzere toplam 109 noktaya tarifeli ve tarifersiz seferler düzenlemektedir. 1998 yılı sonu itibarıyla 1997 yılına göre THY'nin yurt içi yolcu-km değerlerinde %8,5'lik bir artış, yurt dışı yolcu-km değerlerinde ise %1,4'lük bir azalma meydana gelmiştir. Filo geliştirme çalışmalarını sürdüren THY 26.10.1999 tarihi itibarıyla 74 uçak ve 11.602 koltuk kapasitesine ulaşmıştır.

Uçak sayısı ve koltuk kapasitesi bakımından önemli bir gelişme, orta ve geniş gövdeli uçaklarla iç ve dış hatlarda yolcu taşımacılığı yapan özel sektör havayolu işletmeleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Ekim 1999 itibarıyla şirket sayısı 8, uçak sayısı 47 ve koltuk sayısı da 8.910 dur.

Sektörde yaşanan diğer önemli bir gelişmede yerli havayolu işletmelerinin yurt dışı gelen-giden yolcu trafiğinden aldıkları payda görülmüştür. 1998 yılında ülkemiz hava meydanlarına gelen-giden dış hat yolcusu toplamı 20.960.847 olmuştur. Bunun %45'i yabancı şirketler, %33'ü özel Türk şirketleri ve %22'si de THY tarafından taşınmıştır.

2.2.2 HAVA ULAŞTIRMASI ALT SEKTÖRÜNDEKİ KURUM VE KURULUŞLAR

2.2.2.1 Havacılık Kurumları

A- Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Genel bir ifadeyle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, sektörün güvenli, düzenli ve verimli işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve kontrolünden sorumludur. Devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük

önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki her türlü faaliyeti ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlüdür. Bu ifadeden de anlaşılacağı gibi SHGM, Türkiye’de sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otoritedir.

B- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Türkiye Hava Alanlarının işletilmesi ile Türkiye Hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğünce yerine getirilmektedir. DHMI’nin amaç ve faaliyet konuları, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, hava alanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.

C- Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

Devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı koruma yapıları, kıyı yapı ve tesislerinin ve hava meydanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin, alakalı kuruluşlarla işbirliği yaparak, plan ve programlarını hazırlamak, gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve imkanları sağlamak, araştırma, etüt, istikşaf, proje, keşif, şartname ve inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak ve yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, yapılmış olanların bakım ve onarımlarının organizasyonu için esaslar hazırlamakla sorumludur.

D- Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü

Başbakanlığa bağlı bir kuruluş olarak görevlerini sürdüren Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü’nün amacı, meteoroloji istasyonları açmak ve çalıştırmak, hizmetlerin gerektirdiği rasatları yapmak ve değerlendirmek, çeşitli sektörler için hava tahminleri yapmak ve meteorolojik bilgi desteği sağlamaktır.

2.2.2.2 Havaalanı Yer Hizmetleri ve İkram Hizmetleri Kuruluşları

Havaalanlarında; 2 adet yer hizmeti kuruluşu, 25 adet temsil, gözetim ve yönetim şirketi, 3 adet ikram şirketi ve 2 adet de uçak özel güvenlik ve denetimi hizmeti veren şirket SHGM tarafından ruhsatlandırılmıştır. Ruhsat almış bulunan bu şirketlerin ayrıntılı dökümü Tablo-17’de belirtilmiştir.

TABLO 17. Havaalanları Yer Hizmetleri ve İkram Hizmeti Kuruluşları

YER HİZMETLERİ KURULUŞLARI
<ul style="list-style-type: none"> - Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (Havaş) - Çelebi Hava Servisi A.Ş.
TEMSİL, GÖZETİM VE YÖNETİM ŞİRKETLERİ
<ul style="list-style-type: none"> - Air Charter Market Uçak Servisi ve Turz.Hizmetleri Ltd.Şti. - AOG Havacılık A.Ş. - Air Kargo Turizm San.Turistik Tes.Mrk.Dış Tic.A.Ş. - Ada Havacılık Kargo ve Turizm Servisleri Ltd.Şti. - Adriyatik Taşımacılık Dış Tic.Ltd.Şti. - Aqua Trans Turizm ve Havacılık Ltd.Şti. - Bastıyalı Turizm Tic.A.Ş. - Bilen Havacılık Ltd.Şti. - Casio Air Turizm Dış Tic.Organizasyon Pazarlama ve İnş.Ltd.Şti. - Cat-Kargo Hava Taşıma A.Ş. - Cresta Turizm ve Havacılık Hizmetleri San.Tic.A.Ş. - Çelebi Hava Servisi A.Ş. - Diana Turizm Tic.ve San.A.Ş. - Enkor Havacılık Turizm San.ve Tic.Ltd.Şti. - Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ) - Gözen Havacılık ve Tic.Ltd.Şti. - Gold Air Havacılık Turizm Tic.Ltd.Şti. - Kaçkar Tur Turizm Seyahat Acenteliği Ltd.Şti. - Mohikan Uluslararası Hizmetler A.Ş. - Maveria Turizm ve Havacılık Dış Tic.Ltd.Şti. - Nart Tur Turizm Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş. - SBA Havacılık Turizm Tic.Ltd.Şti. - Süha Hiçyorulmaz Turizm Tic.ve Nak.Ltd.Şti. - Trek Turizm San.ve Tic.A.Ş. - Fly Hava Kargo Turizm Ltd.Şti.
İKRAM ŞİRKETLERİ
<ul style="list-style-type: none"> - İstanbul Hava Yolları A.Ş. - Sancak Havacılık Hizmetleri A.Ş. - Uçak Servisi A.Ş. (USAŞ)
UÇAK ÖZEL GÜVENLİK HİZMET ve DENETİMİ HİZMETİ VEREN ŞİRKETLER
<ul style="list-style-type: none"> - Çelebi Güvenlik Sistemleri ve Danışmanlık A.Ş. - Gözen Havacılık ve Tic.Ltd.Şti.

Kaynak: SHGM

A- Yer Hizmetleri Kuruluşları

Uluslararası havaalanlarımızda özel sektöre ait iki yer hizmetleri kuruluşu (HAVAŞ ve ÇELEBİ) serbest piyasa ekonomisi ve tam rekabet kuralları çerçevesinde yer hizmeti vermektedir.

Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ)

1987 yılına kadar USAŞ çatısı altında bulunan yer hizmeti faaliyeti, bu tarihte USAŞ'ın özelleştirilmesiyle birlikte, HAVAŞ adı altında yeniden örgütlenmiştir. Özelleştirme amacıyla Kamu Ortaklığı İdaresi'ne devredilen HAVAŞ, 1995 yılında Park Holding tarafından satın alınmıştır. 1997 yılında HAVAŞ ve Swissport şirketleri arasında imzalanan yönetim anlaşması ile 1998 yılında Swissport, HAVAŞ'ın %40'ını satın almıştır. Kuruluş, uluslararası trafiğe açık İstanbul; Ankara, İzmir, Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon, Milas/Bodrum havalimanlarında, yerli ve yabancı havayolu taşıyıcılarına, temsil, gözetim ve yönetim, yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, uçak hat bakım, uçuş operasyon ve ulaşım hizmetlerini vermektedir.

Çelebi Hava Servisi A.Ş.

1958 yılında kurulmuş olan Çelebi Hava Servisi A.Ş., uluslararası trafiğe açık İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Adana, Dalaman ve Milas/Bodrum havalimanlarında yerli ve yabancı havayolu taşıyıcılarına, temsil, yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp ve uçak hat bakım hizmetlerini vermektedir. Şirket, 1996 yılında hisselerinin %15'ini Sermaye Piyasası Kurulunda halka arz etmiştir.

B- İkrâm Hizmeti Veren Kuruluşlar

Sermayesinin tamamı yabancı ortaklara ait olan Uçak servisi A.Ş. (USAŞ), sermayesinin tamamı Türk ortaklara ait olan İstanbul Havayolları A.Ş. ve yabancı ortaklı Sancak Havacılık Hizmetleri A.Ş., serbest piyasa ekonomisi ve tam rekabet kuralları çerçevesinde havaalanlarımızda ikram servisi (üretim de dahil) vermektedir.

Uçak Servisi A.Ş. (USAŞ)

Uçak Servisi A.Ş. bir kamu iktisadi kuruluşu iken, 1989 yılında hisselerinin %70'i SAS Şirketler Grubu'na satılarak, özelleştirilmiş ve bir yabancı sermaye ortaklığı haline dönüşmüştür. Kamu Ortaklığı İdaresi portföyünde yer alan %30 oranındaki USAŞ hisseleri ise, Ekim 1993'te İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında halka satılmıştır. 1994 yılında Service Partner'ın Swissair Şirketler Grubuna bağlı Gate Gourmet International'e satılmasıyla birlikte, USAŞ bünyesinde 26 ülkede 83 ünite bulunan ikram gruplarından birinin üyesi olmuştur. Kuruluş; uluslararası trafiğe açık İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Adana ve Dalaman havalimanlarında ikram hizmeti vermektedir.

İstanbul Havayolları A.Ş.

İstanbul Havayolları A.Ş., hava taşımacılığının yanı sıra, ikram servisi ve üretim hizmeti de yapmaktadır. Kuruluş, uluslararası hava trafiğine açık İstanbul, İzmir, Antalya ve Dalaman havalimanlarında ikram hizmeti vermektedir.

Sancak Havacılık Hizmetleri A.Ş.

Hisselerinin %49'u merkezi Almanya'da bulunan LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH kuruluşuna ait olan Sancak Havacılık Hizmetleri A.Ş., uluslararası trafiğe açık İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Adana, Dalaman ve Milas/Bodrum havalimanlarında ikram hizmeti vermektedir.

2.2.2.3 Hava Taşıma İşletmeleri

26.10.1999 tarihi itibarıyla sektörde faaliyet gösteren kamu sektörü hava taşıma işletmelerine ilişkin bilgiler Tablo-18'de, özel sektör hava taşıma işletmelerine ilişkin bilgiler Tablo-19'da, kamu sektörü genel havacılık işletmelerine ilişkin bilgiler Tablo-20'de, özel sektör genel havacılık işletmelerine ilişkin bilgiler Tablo-21'de, kamu ve özel sektör hava taksi işletmelerine ilişkin bilgiler ise sırasıyla Tablo-22 ve Tablo-23'de özetlenmiştir.

TABLO 18. THY Uçak Filosu, Koltuk Kapasitesi ve Personel Sayısı

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI				TOPLAM KAPASİTE		PERSONEL SAYISI
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	TOPLAM KOLTUK	UÇAK ADET	KOLTUK SAYISI	
TÜRK HAVA YOLLARI A.O.	BOEING 727-200	3	KARGO	-	75	11.620	8.490
	BOEING 737-400	23	150	3.450			
	BOEING 737-800	15	155	2325			
	BOEING 737-500	2	117	234			
	AIRBUS 310-304	4	210	840			
	AIRBUS 310-304	3	182	546			
	AIRBUS 310-203	6	225	1.392			
	AIRBUS 340-300	6	271	1.626			
	BAe RJ-70	4	79	316			
	BAe RJ-100	9	99	891			

Kaynak: SHGM ve TALPA (Aralık 1999 İtibari ile)

TABLO 19. Özel Sektör Havayolu İşletmeleri Uçak Filosu, Koltuk Kapasitesi ve Personel Sayısı

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI				TOPLAM KAPASİTE		PERSONEL SAYISI
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	TOPLAM KOLTUK	UÇAK ADET	KOLTUK SAYISI	
İSTANBUL HAVAYOLLARI A.Ş.	BOEING 737-400	7	168	1.176	11	1.775	2.271
	BOEING 737-800	1	155	155			
	BOEING 737-300	3	148	444			
GÜNEŞ EKSPRES HAVAYOLLARI A.Ş.	BOEING 737-300	3	148	444	5	781	277
	BOEING 737-400	1	170	170			
	BOEING 737-400	1	167	167			
PEGASUS HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	BOEING 737-400	7	170	1.190	8	1.379	350
	BOEING 737-800	1	189	189			
ONUR HAVAYOLLARI A.Ş.	MD-88	5	172	860	9	1.932	
	AIRBUS 321	2	220	440			
	AIRBUS 300 B4-103	2	316	632			
ALFA HAVAYOLLARI A.Ş.	AIRBUS 300-B4	1	318	318	5	1.276	424
	AIRBUS 300-B4-103	1	318	318			
	AIRBUS 321	3	210	640			
AIR ANATOLIA/ANADOLU HAVACILIK A.Ş.	AIRBUS 300 B4-103	1	323	323	4	1.257	260
	AIRBUS 300 B4-200	2	310	620			
	AIRBUS B4-1C	1	314	314			
TOP AIR HAVACILIK SANAYİ A.Ş.	BOEING 727-200	3	170	510	3	510	34
MNG HAVAYOLLARI	A-300 F B4	1	KARGO	-	2	-	140
	A-300 C4	1	KARGO				
İŞLETME SAYISI							8
HAVAARACI SAYISI							47
KOLTUK KAPASİTESİ							8910

Kaynak:SHGM ve TALPA

Geçtiğimiz yıllarda sektörde yer alan, ancak çeşitli sektörel ve yönetim aksaklıkları nedeniyle kapanan havayolu işletmeleri aşağıda belirtilmiştir:

- Toros Havayolları
- Talia Havayolları,
- Tur Avrupa Havayolları
- Akdeniz Havayolları
- Bosphorus Havayolları
- Boğaziçi Havayolları
- THT
- Sunways Havayolları
- GTI Havayolları
- Haliç Havayolları
- Tayfun Air
- Green Air
- Nobel Air
- Birgen Air
- Holiday Air
- Sultan Air
- VIP Air

TABLO 20. Kamu Sektörü Genel Havacılık İşletmeleri Filosu Ve Koltuk Kapasitesi

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	
TAPU KADASTRO GN. MD.LÜĞÜ	ISLAN BN2A	1	8	1 8
TÜRK HAVA KURUMU	ÇEŞİTLİ	96	288	96 288
ORMAN GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	AS 355	3	4	6 39
	AS 365	3	9	
TC. BAŞBAKANLIK	G-4	1	8	2 16
	G-4	1	8	
TOPLAM		105	325	

Kaynak: SHGM

TABLO 21. Özel Sektör Genel Havacılık İşletmeleri Filosu Ve Koltuk Kapasitesi

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	
RUMELİ HAVACILIK	Bell 206	1	4	1 4
CEN HAVACILIK TUR. TAŞ. TİC A.Ş.	BEECH B300	1	6	2 15
	BEECH 400A	1	9	
DELTA HAVACILIK VE TUR LTD ŞTİ.	COMMANDER 112	1	3	2 5
	DR 400REG	1	2	
TOP SERVİS HAV. SAN. VE TİC A.Ş.	CESSNA 150	1	2	18 39
	GRUMANTIGER	1	2	
	CESSNA 210L	1	4	
	CESSNAF 150M	1	2	
	CESSNA 340A	1	4	
	CESSNA 172	1	4	
	CESSNA421	1	6	
	BEECH 90	1	7	
	CESSNA310	1	4	
	KATANA	4	2	
	CESSNA172-N	5	2	

TABLO-21'nin Devamı

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	
AHU HAVACILIK SAN VE TIC LTD. ŞTİ.	CESSNA 172	1	2	2 6
	CESSNA 172	1	4	
ÇUKUROVA İTH. İHR. A.Ş.	LEARJET55A	1	8	2 14
	AGUSTA 109C	1	6	
BİLFER MADENCİLİK A.Ş.	MAULE MX7	1	3	3 17
	PA 34 220	1	6	
	CITATION	1	8	
BURAK SPORTİF HAVACILIK KULÜBÜ	PA 18	3	2	5 14
	SIRAY	1	3	
	PA 31	1	5	
MARSHALL BOYA VE VERNİK SAN A.Ş.	CAMERON	1	4	1 4
SAMSUN HAVACILIK KULÜBÜ	PA 18	7	2	8 15
	ULT.	1	1	
İSTANBUL HAVACILIK KULÜBÜ	PA 18	1	2	5 12
	COMMAN1128	1	2	
	THORP T211	1	2	
	CESSNA 172	1	4	
	CESSNA 150	1	2	
İZMİR MODEL UÇAK VE HV. KULÜBÜ	PA18	2	2	2 4
KONURALP MÜTH VE MÜŞAVİRLİK A.Ş.	ROBINSON 22	1	3	1 3
ADANA HAVACILIK KULÜBÜ	PA18	4	2	6 15
	CESSNA 172	1	3	
	TB 10	1	4	
CEYLAN İNŞ TAAH.İTH İHR. LTD. ŞTİ.	BELL 206	1	5	2 17
	CESSNA 650	1	12	
BİRLEŞİK İNŞAAT TUR TİC.SAN A.Ş.	CESSNA 650	1	8	1 8
BORU VE SAC TİC SAN LTD.ŞTİ.	CESSNA 172	2	3	2 6
LİMAK İNŞAAT SANAYİ VE TİC. A.Ş.	C-525	1	6	1 6
BURSA OTELCİLİK A.Ş.	CITATION	1	8	1 8
ADA HAVACILIK TURİZM SAN VE TİC A.Ş.	CESSNA 172	1	2	1 2
KORHAN ABAY ANİMART YAPIMCILIK A.Ş.	CESSNA340	1	4	1 4
İSTANBUL ULAŞIM TİC .A.Ş	BELL206	1	4	1 4
BİZİNGAZ TİC. VE SAN. A.Ş.	BALON	1	4	1 4
A. HULUSİ BACIOĞLU	CESSNA 172	1	2	1 2
TEKFEN HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	HAWKER800	1	8	1 8
MESTAŞ ELEKTRO VE TURZ TİC. A.Ş.	CESSNA 172	1	4	1 4

TABLO-21'nin Devamı

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	
TATLİSES HAVACILIK SAN VE TİC. A.Ş.	CESSNA550	1	8	1 8
TUZLA TERSANECİLİK VE TURİZM A.Ş.	BELL407	1	7	1 7
GENÇ MÜH. MAKİNE İNŞ. HAVACILIK LTD. ŞTİ.	CESSNA 172	1	4	2 6
	PA18	1	2	
YAZ-CAN HAVA TAŞIMACILIĞI				
BELKO ANKARA KÖMÜR VE İHTİYAÇ MADDELERİ DAĞITIM LTD. ŞTİ.	BELL 222	1	8	1 8
İŞIKLAR HAVACILIK A.Ş.	B200	1	7	1 7
JET SERVİS HAVACILIK TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	CESSNA 172	1	4	1 4
EMİ HARİTA BİLGİ İŞLEM VE İNŞAAT SANAYİ LTD. ŞTİ.	KINGAIR C-90	1	8	1 8
TEPE HAVACILIK A.Ş.	CESSNA C-90A	1	8	1 8
BAYAIR HAVACILIK A.Ş.	FALCON20	1	8	1 8
UNİMETAL SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	CESSNA 182	1	4	1 4
BEST AIR	CESSNA172	1	4	1 4
ADALYA AIR HAVACILIK TURİZM İŞLETMELERİ SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	PIPER 28 -180	1	4	1 4
İZMİR DELTA HAVACILIK KULÜBÜ DERNEĞİ	PIPER L-18	1	2	1 2
KERVANSARAY TERMAL TURİZM SAN. VE TİC. A.Ş.	C-650	1	10	1 10
TOPLAM		87	328	

Kaynak: SHGM

TABLO 22. Kamu Sektörü Hava Taksi İşletmeleri Filosu Ve Koltuk Kapasitesi

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TIPI	ADET	KOLTUK SAYISI	
ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEK OKULU DÖNER SERMAYE İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	BELL 206	1	5	24 88
	GRUMMAN	6	2	
	AN-2	1	12	
	SOCOTA TB-9	3	2	
	BEECH B-200	1	13	
	BEECH C 90	2	6	
	SOCOTO TB 20	6	2	
	PA 18	4	4	
THK HAVA TAKSİ İŞLETMECİLİĞİ	CESSNA 206	4	4	22 128
	CHEYENNE 3 A	2	8	
	CESSNA 402	1	6	
	AN 2	1	13	
	C-208	2	8	
	C-207	1	3	
	PZL-104	6	3	
	DORNIER 28	5	8	
DHMİ HAVA TAKSİ İŞLETMESİ	AS 355	2	4	4 24
	CESSNA 560	2	8	
TOPLAM		50	240	

Kaynak: SHGM

TABLO 23. Özel Sektör Hava Taksi İşletmeleri Filosu Ve Koltuk Kapasitesi

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	
SÖNMEZ HAVAYOLLARI A.Ş.	GULFSTREAM	1	15	2 15
	BELL 230	1		
EM-AIR HAVACILIK A. Ş.	CESSNA A 188 B	2	4	4 14
	CESSNA 172	1	2	
	CESSNA 340 A	1	4	
GENEL HAVACILIK A. Ş.	HANSA JET	1	8	4 25
	BELL 206	1	4	
	CESSNA 172	1	4	
	JETSTAR 7	1	9	
SANCAK HAVACILIK A. Ş.	BELL 206 B-III	1	5	2 10
	BELL 206 B-III	1	5	
NERGİS HAVACILIK A. Ş.	CESSNA 650	1	8	3 18
	BELL 430	2	5	
MENEKŞE HAVACILIK İTH.LTD.ŞT.	MOONEY M20 J	2	4	6 48
	CESSNA 172	2	4	
	DORNIER 28-D	1	28	
	PIPER PA-28-140	1	4	
DOĞUŞ HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	AS 365-N DAUPHIN	1	5	4 25
	CHALLENGER	1	8	
	BOMBARDIER	1	6	
	PA-32	1	6	
TOPRAK HAVA TAŞIMACILIĞI VE TİC.A. Ş.	BELL 206	1	7	2 15
	CESSNA 650	1	8	
SETAIR HAVA TAŞIMACILIK VE HİZMETLERİ A. Ş.	CESSNA CITATION	1	9	5 36
	BELL 430	1	6	
	CESSNA 150	1	4	
	ZEPLIN	1	9	
	BEECH C 90	1	8	
KALYON AIR	BCRAFT 200	1	8	2 10
	CESSNA 172	1	2	
URAY HAVA TAŞIMACILIĞI A. Ş.	HS 125 600	1	8	2 12
	C-172	1	4	

TABLO-23'ün Devamı

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	
BAYINDIR HAVACILIK VE TİCARET A. Ş.	DASSAULT FALCON 50	1	9	3 18
	PA 31 P	1	5	
	HAWKER 800 XP	1	4	
SANTAY HAVACILIK TİCARET A. Ş.	PA 28 236	1	4	4 19
	C-172	1	4	
	BELL 206	1	4	
	DASSAULT FALC	1	7	
TOP AIR HAVACILIK SANAYİ VE TİC. A. Ş.	CESSNA 172	7	3	18 69
	TIGER AG 5B	1	2	
	CESSNA 340	1	4	
	CESSNA 421	2	6	
	CESSNA 150	2	2	
	CESSNA 310	1	4	
	CESSNA 210 L	2	4	
	BEECH C 90	1	6	
	FALCON 100	1	8	
MAK HAVACILIK VE TURİZM LTD.ŞTİ.	BELL 222	1	8	7 57
	ROBINSR22	1	1	
	FALCON900B	1	16	
	HAWKER 125	1	10	
	BELL 206	2	10	
	BOEING E 75	1	2	
BON AIR HAVACILIK VE TİC. LTD.ŞTİ.	CESSNA 172	1	4	7 34
	CESSNA 421	1	6	
	PIPER PA-31	1	2	
	CESSNA 421A	1	5	
	C-550	1	7	
	CESSNA	1	4	
	PA 32R 301	1	6	
SKY LINE ULAŞIM TİC. A.Ş.	BEECH 400 A	1	14	3 22
	PIPER PA-18	1		
	BEECHJET 400-A	1		
RED STAR ACİL SAĞLIK HİZ. A.Ş.	MI 2	4	4	4 16

TABLO-23'ün Devamı

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	
ÜNSPED PAKET SERVİSİ A.Ş.	CESSNA 340	1	4	2 7
	MERLIN IV	1	3	
DORUK TURİZM VE TİC. A.Ş.	MI 18	8	YANGIN	9 2
	PIPER-18	1	2	
BORONKAY HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	CESSNA 172	1	4	2 12
	CESSNA/CTII	1	8	
TARKİM UÇAK BAKIM VE ONARIM HAVACILIK LTD.ŞTİ.	PIPER PA-30	1	4	12 34
	C-150	2	2	
	C-172	1	4	
	DORNIER-27	1	6	
	MAULE MX-7	1	4	
	CESSNA 421	1	6	
	LAKE-4-200	1		
	POLARIS SEL	2		
	PIPER PA 18	2	2	
BOMAS AIR LTD. ŞTİ.	BEECH C 90	1	8	2 12
	CESSNA 172	1	4	
RUBİ HAVA TAŞIMACILIĞI TİC. A.Ş.	CESSNA 525	1	8	2 12
	CESSNA 172	1	4	
KALE SERAMİK HAV. SAN. VE TİC. A.Ş.	SKORSKY S-76	1	7	2 12
	BELL 206	1	5	
AND HAVACILIK A.Ş.	FALCON 10	1	7	1 7
SAĞLAM HAVACILIK VE HAVA TAKSİ İŞL. LTD.ŞTİ.	MI-8	2	24	2 48
HELİKOPTER 2000 TAŞ. SAN. VE TİC. A.Ş.	ROBINSON	1	2	2 9
	AGUSTA A 109 A	1	7	
BINTUR HAVACILIK TAŞ. A.Ş.	FALCON 50	1	12	3 20
	PIPER PA 28	1	4	
	BELL 407	1	4	
FIRAT HAVACILIK TİCARET A.Ş.	BEECH B-200	1	8	2 10
	PA 18	1	2	
ZORLU AIR HAVACILIK A.Ş.	BELL 230	1	4	2 8
	BELL HEL.	1	4	
ON AIR HAVACILIK LTD. ŞTİ.	SOCATA TB-20	1	2	2 8
	BEEH B24	1	6	
GÜNEYDOĞU HAVACILIK LTD. ŞTİ.	CESSNA 172	1	2	2 4
	PA-34-200-T	1	2	

TABLO-23'ün Devamı

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	
METRO HAVA TAŞ. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	BEECHCRAFT	1	8	2 12
	CESSNA 172	1	4	
ŞAFAK SİVİL HAVACILIK LTD.ŞTİ.	CESSNA 421	1	6	2 10
	CESSNA 172	1	4	
KAPADOKYA BALONCULUK TUR. TİC. LTD. ŞTİ.	THUNDER COLT-10	1	6	4 45
	ULTRAMAGIC S.A.	2	24	
	COLT 240-A	1	15	
ÖZEK HAVACILIK LTD. ŞTİ.	CESSNA 172	1	2	2 9
	BEECH B 200	1	7	
İHLAS HAVACILIK A.Ş.	JETSTAR II	1	10	2 15
	BELL 222	1	5	
ÇUKUROVA HAVACILIK A.Ş.	LEARJET 60	2	10	3 14
	AGUSTA A 109-C	1	4	
DEMİR HAVACILIK SANAYİ VE TİC.A.Ş.	FALCON 2000	1	9	2 18
	FALCON 200	1	9	
ROTA HAVACILIK VE TİC. A.Ş.	PIPER PA 38-112	1	2	2 11
	CESSNA CITATION 650	1	9	
NUROL HAVACILIK A.Ş.	BECHJET 400A	1	8	2 12
	TB-9	1	4	
DARDANEL HAV. SAN. VE TİC. A.Ş.	BEECH 1900	1	19	2 38
	BEECH 1900	1	19	
GÜVEN HAVAYOLLARI A.Ş.	B200 KINGAIR	1	4	5 28
	BELL 400	1	6	
	BEEHJET 400 A	1	9	
	BEECHJET 400A	1	9	
	HAWKER 800XP	1		
SÜMER HAVACILIK A.Ş.	BEECHJET 400A	1	9	2 13
	CESSNA U 206 G	1	4	
FORM HAVACILIK SANAYİ VE TİC. A.Ş.	FALCON 10	1	8	2 16
	FALCON 20	1	8	
BİSAŞ HAVACILIK VE ALAN HİZMETLERİ A.Ş.	B 222	1	8	2 12
	MALUE MX-7-235	1	4	
SAM AIR HAVACILIK TİC. LTD.	CESSNA 152 II	2	4	4 16
	CESSNA 172 P	1	4	
	PIPER PA 18	1		

TABLO-23'ün Devamı

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI			AÇIKLAMA
	TİPİ	ADET	KOLTUK SAYISI	
VEZİROĞLU HAVACILIK A.Ş.	BEECH 400A	1	9	1 9
ARKAS AIR HAVACILIK VE TİC. A.Ş.	LEARJET 60	1		
	CESSNA 172	1	4	2 4
YURT HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	BEECHJET 400 A	1	9	1 9
METİŞ HAVACILIK A.Ş.	CESSNA C206	1	4	1 4
SÜPER AIR HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	CITATION VII	1	9	1 9
TOPLAM		173	972	

Kaynak: SHGM

2.2.2.4 Eğitim Kuruluşları

A- Silahlı Kuvvetler

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nca 1969 yılından bu yana yapılan protokollerle Türk Hava Yolları'na her yıl pilot verilmektedir. Bugüne kadar Türk Hava Yolları dışındaki havayolu şirketleriyle bu konuda yapılmış bir protokol mevcut değildir. Ancak bazı büyük özel havayolu şirketleri ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı arasında bu konuda karşılıklı iyi niyete dayanan sözlü görüşmeler yapılmaktadır. Mevcut protokol ile Türk Hava Yolları'nın pilot ihtiyacını desteklemekle birlikte, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın hareket imkanlarını azaltmamak, asıl amaç olarak düşünülmektedir. Son yıllarda gerek Türk Hava Yolları, gerekse sayıları hızla artan özel havayolu şirketlerinde oluşan pilot ihtiyaçları nedeniyle, özellikle yetişmiş pilot mevcutlarındaki kayıplar artarak devam etmektedir. Türk Hava Kuvvetleri gelişen sivil havacılık ve ekonomik koşullar sonucu, hem bu sektörü desteklemek hem de pilotlarını bünyede muhafaza etmedeki güçlükleri aşmak açısından bazı tedbirleri uygulama durumunda kalmıştır.

İstifa ya da emeklilik yoluyla TSK'nden ayrılmalar sonucunda, Silahlı Kuvvetlerin ve özellikle Hava Kuvvetleri'nin personel kaybı milli güvenliğimizi zafiyete uğratacak boyutlara gelmiş bulunmaktadır. Bu nedenle TSK'nın ana personel kaynağı olarak düşünülmemesi gerektiği vurgulanmaktadır.

Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlıkları ile Üniversiteler arasında eğitim ile ilgili protokoller mevcuttur. Bu maksatla 2. HİBM Komutanlığı ile Erciyes Üniversitesi

Rektörlüğü arasında 19.03.1996 tarihli bir protokol imzalanmıştır. Bu kapsamda özellikle uygulamaya yönelik derslerde 2. HİBM Komutanlığının büyük katkıları bulunmaktadır. Yine bazı uygulamalı dersler 2. HİBM Komutanlığının tesislerinde yapılmaktadır. Bununla birlikte 1. HİBM Komutanlığı ile Anadolu Üniversitesi arasında eğitim konusunda işbirliği mevcuttur.

B- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Sivil havacılık ihtisas alanında, dünya standartlarına göre personel yetiştirmek üzere DHMİ'nin eğitim tesislerinde hava seyrüsefer, işletme, teknik ve idari konularda çeşitli kurslar düzenlenmektedir. Özellikle havaalanlarında görev yapan hava trafik kontrolörlerinin eğitiminin özel önem arz etmesi nedeniyle, gerekli donanım ve niteliklere kavuşabilmeleri amacıyla, DHMİ'nin eğitim kadrosu nezaretinde yetiştirilmektedirler. Eskişehir Anadolu Üniversitesi ile yapılan anlaşma gereği DHMİ personelinin eğitimleri Üniversite bünyesinde de-gerçekleştirilmektedir.

Bu çerçevede, 1997 Yılında 15 yurtiçi eğitim programında 374 kişinin, 9 yurtdışı eğitim programında da 22 kişinin eğitimi sağlanmıştır.

1998 Eylül sonu itibariyle kurum içi ve kurum dışında 373, yurt dışında ise 12 personelin eğitimleri tamamlanmış olup, 500 personelin eğitimi ise halen devam etmektedir.

C- Türk Hava Yolları A.O.

Türk Hava Yolları A. O. Eğitim Başkanlığı, Genel Müdüre bağlı 8 yardımcılıktan, İdari Genel Müdür Yardımcılığı altında yer alan iki başkanlıktan biridir ve tüm THY A.O.'nın eğitim faaliyetlerini planlamaktan, yürütmekten ve raporlamaktan sorumludur.

THY A.O.'da Eğitim Başkanlığı, kendi içerisinde Eğitim Başkanına bağlı beş ana bölümden oluşmaktadır. THY A.O. çapında; rezervasyon,satış, kargo, yer hareket personelinin eğitimlerinden sorumlu olan Ticari ve Yer Eğitimleri Müdürlüğü, uçak bakım personelinin eğitimlerinden sorumlu olan Teknik Eğitim Müdürlüğü, tüm personelin bilgisayar eğitimlerinden sorumlu olan Bilgisayar Destekli Eğitim

Müdürlüğü ve yine tüm personelin yönetim, davranış, kalite eğitimlerinden sorumlu olan Eğitim Kalite Müdürlüğü bulunmaktadır.

THY A.O. Eğitim Merkez’inde çeşitli büyüklükte ve farklı ihtiyaçlara cevap vermek üzere oluşturulmuş ve sürekli yeni ihtiyaçlara cevap verecek şekilde yenilenen çeşitli eğitim faaliyetleri bulunmaktadır.

Bununla birlikte Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitimi olarak 36 çeşit eğitim, Teknik Eğitim olarak 31 çeşit eğitim, Bilgisayar Eğitimi olarak 7 çeşit eğitim, Yönetim-Davranış-Kalite Eğitimi olarak da 9 çeşit eğitim belli periyotlarda güncellenip tazelenerek, çalışanlara sunulmaktadır. Eğitim Merkezinde 1999 yılında 4 ayrı kategoride 83 çeşit eğitim, katılımcı ve kursiyerlerin beğenilerine sunulmuştur.

THY A.O. Eğitim Merkezi olarak sadece kendi çalışanlarına değil, sektördeki diğer kurum ve kuruluşlara da eğitim hizmeti vermektedir. Bu kurum ve kuruluşların arasında 1016 adet acenta, 9 adet yabancı ve yerli havayolu şirketi ve 9 adet üniversitelerin ilgili bölümleri yer almaktadır.

D- Anadolu Üniversitesi

1983 yılında yayınlanan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektöre de hava taşımacılığı ve havaalanı işletmeciliği yapabilme hakkı verilmiştir. Bunun sonucu olarak Türk Sivil Havacılığında büyük bir gelişme başlamış ve nitelikli personel ihtiyacı da hızla artmıştır. Anadolu Üniversitesi bu ihtiyacın karşılanmasına yönelik ilk adımı çok geçmeden atmış ve 1986 yılında, Türk Sivil Havacılık tarihinde bir çok olaya öncülük etmiş olan Eskişehir’de, Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu kurulmuştur.

1992 yılında Yüksek Öğretim Kanunu’nda yapılan bir değişiklik ile okulun adı Sivil Havacılık Yüksekokulu olarak değiştirilerek, eğitim süresi bir yıl İngilizce hazırlık olmak üzere, 5 yıla çıkarılmıştır.

Sivil Havacılık Yüksekokulu’ndaki eğitim; Havacılık Elektrik-Elektroniği, Uçak Gövde Bakım, Uçak Motor Bakım, Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği, Hava Trafik

Kontrol ve Pilotaj bölümlerinde olmak üzere, uluslararası sivil havacılık standartlarına uygun olarak yapılmaktadır.

Okulda verilen eğitim, çeşitli amaçlara yönelik hazırlanmış laboratuvarlar, uçuş ve hava trafik simülatörleri, yabancı dil laboratuvarları ile desteklenerek, verimli ve sektörün ihtiyaçlarına dönük olarak yapılmaktadır.

Pilotaj eğitimi, okulun sahip olduğu çeşitli tiplerde tek ve çift motorlu uçaklarla, okul ile bütünleşik bir yapıda olan hava meydanında yapılmaktadır. Bu meydan ayrıca, Eskişehir'in sivil hava ulaşımı hizmetlerine de katkıda bulunmaktadır. Pilotaj eğitiminin yanı sıra, hava taksi taşımacılığında kullanılabilen sabit ve döner kanat hava aracı filosunun tüm bakım faaliyetleri Yüksekokul bünyesindeki bakım merkezi tarafından yürütülmektedir. Böylece öğrenciler, sivil havacılık faaliyetlerinin tümünü uygulamalı olarak okulda yapabilmeye olanağı bulmaktadırlar.

Sivil Havacılık Yüksekokulunun Havacılık Elektrik-Elektronik, Uçak Motor Bakım, Uçak Gövde Bakım, Sivil Havacılık Ulaştırma İşletmeciliği Bölümlerine Öğrenci Yerleştirme Sınavı ile, Pilotaj, Hava Trafik Kontrol Bölümlerine ise Özel Yetenek Sınavı ile öğrenci alınmaktadır. Sivil Havacılık Yüksekokulu, yapmış olduğu özel eğitim programları ile de Emniyet Genel Müdürlüğü, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Türk Hava Yolları A.O. ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün ihtiyacı olan hava trafik kontrolörü, sabit ve döner kanat pilot ve bakım teknisyenlerini yetiştirmektedir. Halen mevcut envanterinde 18 uçak ve bir helikopter bulunmaktadır.

Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, JAR FCL'e göre PPL, CPL (Modular-Integrated Course), ATP(A) (ATPL Frozen), IR(A) (Instrument Rating) ve FI(A) (Flight Instructor) verme yetkisine sahiptir.

Tablo-24'de 1998-1999 öğretim yılı sonu itibariyle SHYO mezun sayıları verilmiştir.

TABLO 24. 1998-1999 Öğretim Yılı Sonu İtibariyle Mezun Sayıları

BÖLÜM	KIZ	ERKEK	TOPLAM
UÇAK MOTORU(ÖNLİSANS)	-	129	129
UÇAK GÖVDESİ (ÖNLİSANS)	1	127	128
UÇAK ELEKTRİĞİ (ÖNLİSANS)	-	134	134
UÇAK ELEKTRONİĞİ ÖNLİSANS)	5	135	140
HAVA TRAFİK (ÖNLİSANS)	7	65	72
YER HİZMETLERİ (ÖNLİSANS)	19	81	100
İKRAM (ÖNLİSANS)	26	33	59
KARGO (ÖNLİSANS)	4	61	65
PILOTAJ (ÖNLİSANS)	2	78	80
SIV. HAV. ULŞ. İŞL. Önlisans diplomasını aldı.	1	-	1
TOPLAM	65	843	908
UÇAK MOTOR BAKIM (LİSANS)	-	33	33
UÇAK GÖVDE BAKIM (LİSANS)	1	31	32
HAVACILIK ELEKTRİK ELEKTRONİĞİ (LİSANS)	5	59	64
SİVİL HAVA ULAŞTIRMA İŞLETMECİLİĞİ (LİSANS)	17	31	48
HAVA TRAFİK KONTROL (LİSANS)	-	14	14
PILOTAJ (LİSANS)	-	17	17
TOPLAM	23	185	208
TÜM MEZUN TOPLAMI	88	1028	1116

Kaynak: SHYO

E- İstanbul Teknik Üniversitesi

İstanbul Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi, 28.3.1983 tarih ve 2809 sayılı kanunla İ.T.Ü. bünyesinde 11.fakülte olarak kurulmuştur. Bu fakültede sırasıyla, Uçak Mühendisliği Bölümü, Meteoroloji Mühendisliği Bölümü ve Uzay Bilimleri ve Teknolojisi Bölümleri bulunmaktadır. Uzay Bilimleri ve Teknolojisi Bölümü'nün adı, 1998-1999 öğretim yılından itibaren "Uzay Mühendisliği" Bölümü olarak değiştirilmiştir. Uçak Mühendisliği Bölümü, 1941'de Makine Fakültesi bünyesinde Uçak Mühendisi yetiştiren bir dal olarak kurulmuş ve daha sonra 1944'de Makine Fakültesi'nin bir bölümü haline getirilmiştir. Böylece oluşan bölüm, Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi'nin kurulmasından sonra bu fakülteye bağlanmıştır. Meteoroloji Mühendisliği Bölümü, Elektrik Fakültesi bünyesinde İ.T.Ü. Senatosu'nca 1953 yılında

alınan bir kararla kurulmuş ve gelişerek 1955-56 ders yılında Meteoroloji Mühendisi yetiştirmek üzere fiilen öğretime başlamıştır. 1971 yılında yeni kurulan Temel Bilimler Fakültesi bünyesinde yer almış, daha sonra 1982 yılında Maden Fakültesi'nin bir bölümü haline getirilmiş ve nihayet 1983-84 öğretim yılında Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi'nin bir bölümü haline gelmiştir. Uzay Bilimleri ve Teknolojisi Bölümü, 1983 yılında fakülte ile birlikte kurulmuştur. Bu bölüm lisans seviyesinde öğretime 1986-87 ders yılında başlamıştır.

F- Ortadoğu Teknik Üniversitesi

ODTÜ Mühendislik Fakültesi içerisinde yer alan Havacılık Mühendisliğinin misyonu; toplumun kalkınmasına ve ekonomik gelişmeye katkıda bulunmak amacıyla, öğrencilere eğitim vermekle birlikte; analiz, dizayn, hava ve uzay araçlarının test ve üretimine yönelik olarak, havacılık ve uzay bilimi konusunda araştırmalar yapmak olarak belirlenmiştir.

G- Türk Hava Kurumu

Atatürk tarafından 1925 yılında kurulan Türk Hava Kurumu, ülkenin en eski sivil havacılık kurumudur. 1935'de Türk Hava Kurumu'na bağlı Türkkuşu Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Son on yıl itibarıyla sivil ve asker toplam olarak; 351 planörcü, 3293 paraşütçü, 37 baloncu, 147 yelkenatçı, 1077 pilot ve 18476 modeluçakçı yetiştirilmiş ve sertifikaları verilmiştir. Halen 26 pilotun eğitimleri devam etmektedir. Kurum envanterinde 1999 Aralık ayı itibarıyla; 108 uçak, 29 planör, 2 motorlu planör, 30 yelkenkanat, 3 motorlu yelkenkanat, 39 yamaç paraşütü, 4 motorlu yamaç paraşütü, 5 balon, 151 paraşüt bulunmakta ve bu hava araçları ile amatör ve sportif havacılığa hizmet verilmektedir. Kurum ayrıca Orman Yangını Söndürme ve Zirai Mücadele faaliyetlerini de sürdürmektedir. Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI) üyesi olup, Türkiye'yi uluslararası düzeyde temsil etmektedir.

H- Erciyes Üniversitesi

26.12.1994 tarihinde kurulan Erciyes Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu, 1995-96 eğitim-öğretim yılında faaliyete geçmiştir. Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu; Uçak Gövde, Uçak Motor, Uçak Elektrik ve Uçak Elektronik

programlarından oluşmaktadır. Okulun öğrenim süresi, ilk bir yılı hazırlık (İngilizce Dil Eğitimi) olmak üzere toplam üç yıldır. Okulun amacı, belirtilen programlarda yabancı dil bilen ileri bilgi ve beceriye sahip, uçak sanayiinin ihtiyacı olan ara elemanı yetiştirmektir. Eğitim-öğretim faaliyetleri, Yüksekokulun ve Erciyes Üniversitesi'nin diğer Fakülte ve Yüksekokullarının öğretim elemanları ile Kayseri 2nci HİBM Komutanlığı elemanları tarafından yürütülmektedir. Yüksekokul ilk mezunlarını 1997-98 eğitim-öğretim yılı sonunda vermiş olmakla birlikte, halen öğrenim gören öğrenci sayısı 232'dir.

I- Mustafa Kemal Üniversitesi

Mustafa Kemal Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, 4.12.1995 Gün ve 22483 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak resmen kurulmuş olup, faaliyete başlamıştır. Yüksekokula İskenderun Havaalanı tahsis edilmiş ve teşkilatlanmaya başlamıştır. Yüksekokulun öğrencisi olmayıp, 2001- 2002 yılında öğrenci alınması planlanmaktadır.

J- Gazi Üniversitesi

1992 yılında Gazi Üniversitesi'ne bağlı olarak kurulan Kastamonu Sivil Havacılık Yüksekokulu, halen eğitim faaliyetlerine başlamamış bulunmaktadır.

K- Orta Öğretim Kurumları

Milli Eğitim Bakanlığına bağlı olarak eğitim faaliyetinde bulunan Eskişehir Anadolu Teknik Lisesi, sivil havacılık sektörüne Uçak Bakım Teknisyeni yetiştirmek üzere, 1990-1991 eğitim öğretim yılında Uçak Bakım Teknisyenliği ve Elektroniği Bölümü ile açılmıştır. 1991-1992 eğitim öğretim yılında Bilgisayar-Donanım Bölümü, 1994-1995 eğitim öğretim yılında ise Uçak Bakım Teknisyenliği (Gövde-Motor) Bölümü açılmıştır.1996 yılında Lufthansa Consulting ve THY A.O. ile yapılan çalışmalar sonucu, okulun müfredat programı JAR 66 esaslarına göre düzenlenerek, 1997-1998 eğitim öğretim yılından itibaren uygulamaya konulmuştur.

Milli Eğitim Bakanlığına bağlı olan Bursa Hürriyet Endüstri Meslek Lisesi, Kayseri Merkez Endüstri Meslek Lisesi ve İstanbul Abdurrahman-Nermin Bilimli Anadolu Teknik Lisesinde de havacılıkla ilgili bölümler bulunmaktadır

Bununla birlikte Devlet Meteoroloji İşleri genel Müdürlüğünün orta düzeyde teknik ara eleman ihtiyacını karşılamak üzere Genel Müdürlüğe bağlı olan Anadolu Meteoroloji Meslek Lisesi ilk defa 1945 yılında Devlet Demiryolları Meslek okulu binasında 10 öğrenci ile faaliyete girmiştir. 1974-1975 eğitim ve öğretim yılında yönetmelikte yapılan değişikliklerle teknik lise, 1985-1986 eğitim ve öğretim yılından itibaren Genel Müdürlüğün istekleri doğrultusunda Anadolu Meteoroloji Meslek Lisesi konumuna getirilmiştir. Bu zaman dilimi içerisinde bu güne kadar 1597 öğrenci mezun vermiş olan okulun eğitim ve öğretim süresi, birinci yıl hazırlık olmak üzere 4 yıldır.

L- HAVAŞ ve ÇELEBİ Hava Servisi A.Ş.

HAVAŞ ve ÇELEBİ Hava Servisi A.Ş., konuları itibariyle personellerini kendi ünitelerinde açtıkları kısa süreli kurslarla ve takiben görev başı eğitimlerle yetiştirmektedirler.

M- USAŞ

USAŞ, faaliyet konusunun özelliği nedeniyle personelini kendi ünitelerinde açtığı kısa süreli kurslarla ve takiben görev başı eğitimlerle yetiştirmektedir. 1998 yılında personel eğitimi için yaklaşık 25.000 çalışma saati harcanmış ve bunun sonucunda personelde genel bir verimlilik artışı sağlanmıştır.

N- TAI ve TUSAŞ Motor Sanayi A.Ş,

Temmuz 1986'da faaliyete geçen TAI Eğitim Merkezi, yüksek düzeyde bilgili personeli, iyi donatılmış sınıf, laboratuvar ve kütüphanesi ile uçak-helikopter imalatı konularında eğitim programları verebilecek kapasitededir. Burada personel, uçak imalatı ile ilgili akademik eğitim aldıktan sonra, laboratuvarlarda gerekli el becerilerini kazanmaktadır. Ayrıca TAI personeli, uzmanlık dallarına göre saptanmış olan sertifikasyon eğitiminden de geçmektedir. Bütün bu eğitim süreçlerinden geçen personel, son olarak da görevli olduğu bölgede "Görevbaşı Eğitimi"ne katılmaktadır.

Eğitim Merkezinde bu eğitimlerin dışında, görevleri gereği daha fazla İngilizce bilmesine gereksinim duyulan personele İngilizce Dil Eğitimi, bunun yanı sıra TQM-SPS, ISO 9000 gibi konularda da eğitim verilmektedir. Bununla birlikte ilgili teknik eğitimler, şirket dışından talep olduğu takdirde de verilmektedir.

Yabancı ortaklı özel bir kuruluş olup, yurt dışına ihraç edilmek üzere uçak motoru ve gaz türbini parçaları üretmekte olan TUSAŞ Motor Sanayi A.Ş., ihtiyaç duyduğu teknik personeli hizmet içi eğitimlerle yetiştirmektedir.

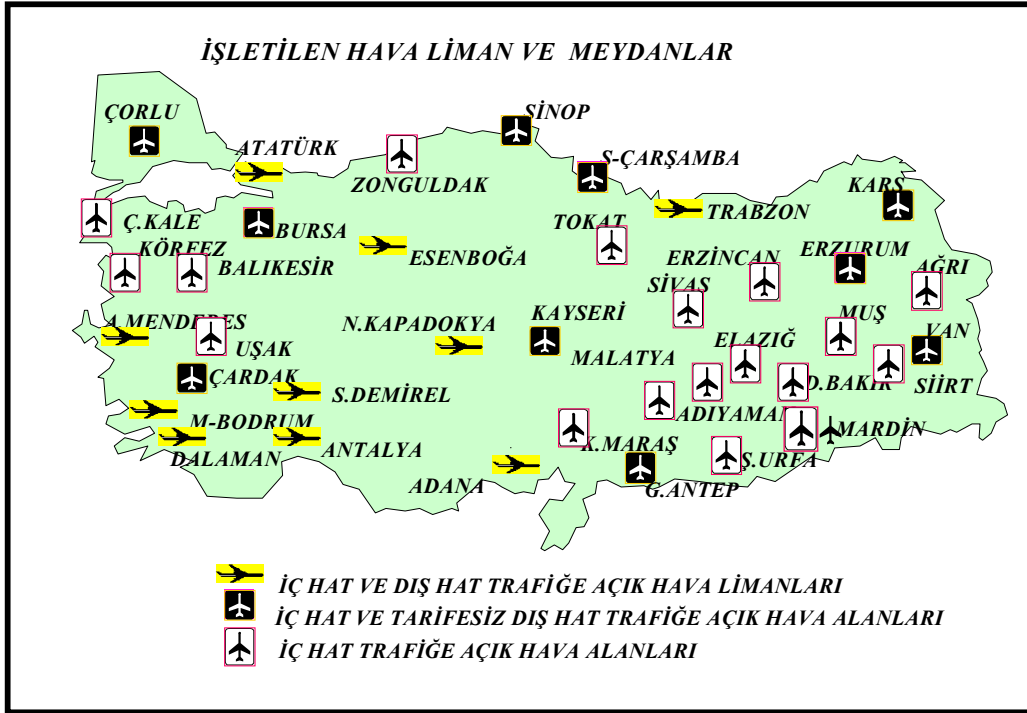
O- Diğer

Anadolu Üniversitesi, Türk Kuşu Genel Müdürlüğü, Top Air ve Şafak Uçuş Okulu (Bursa) JAR FCL'e göre PPL ve CPL verme yetkisine sahip kuruluşlardır. Bununla birlikte Sam Air (Samsun), Tarkim (Adana) ve İstanbul Havacılık Klübü ise JAR FCL'e göre PPL verme yetkisine sahip kuruluşlardır.

2.2.3 HAVALİMANLARI VE MEYDANLAR

DHMİ Genel Müdürlüğüne halihazırda 38 havaliman ve meydan işletilmektedir. Atatürk, Esenboğa, A. Menderes, Antalya, Dalaman, Adana, ve Trabzon, Milas- Bodrum, Isparta ve Nevşehir/Kapadokya havalimanları, Bursa, Çardak, Erzurum, Gaziantep, Kars, Samsun, Sinop, Çorlu, Kayseri ve Van havaalanları olmak üzere 20 havaliman ve meydanı uluslararası (dış hat) seferlere açık olup, diğer havaalanlarına ise yalnızca iç hat uçuşları yapılmaktadır. Bu havaliman ve meydanlardan 24'ü sivil kategoride olup, kullanımı DHMİ'ye aittir. Bursa, Çanakkale, Denizli/ Çardak, Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Malatya, Muş, Balıkesir-Merkez, Çorlu, Kayseri, Uşak ve Sivas havaalanları ise, sivil askeri ortak kullanımlı havaalanlarıdır. DHMİ tarafından işletilen havaliman ve meydanlar 1 Ocak 2000 tarihi itibarıyla Harita-1'de, iç hat trafiğe açık meydanlar ise Harita 2'de gösterilmiştir.

HARİTA 1.



Kaynak: DHMİ

HARİTA 2.



Kaynak:DHMİ

DHMI'nin teşkilatının bulunduğu bu 38 havaliman ve meydanı, gerek uçak hareket sahalarını teşkil eden pist, taksirut ve apronların boyutları, mukavemetleri, kaplamaları ile uçak park sahaları, aydınlatma sistemleri ve görsel yardımcıları, genel maksatlı ve kar mücadele vb. meydan hizmet, kaza-kırım ve yangın söndürme araçları enerji kaynakları bakımından, gerekse yolcu kullanım alanları olarak terminal binaları ve yolcu hizmet birimleri bakımından iç hat ve dış hat sivil hava ulaşımının güvenle yapıldığı kategori ve standartlara sahip bulunmaktadır.

Söz konusu bu havaliman ve meydanlarının 1999 yılı itibariyle hizmete açık olduğu saatler, yıllık uçak ve yolcu kapasiteleri Tablo-25'de, pist özellikleri Tablo-26'da, apron ve taksi yolları durumları Tablo-27'de, konumları ise Tablo-28'de verilmiştir.

TABLO 25. DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanlarının Yıllık Uçak Kapasitesi, Yolcu Kapasitesi ve Hizmete Açık Olduğu Saatler

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	YILLIK UÇAK KAPASİTESİ	YILLIK YOLCU KAPASİTESİ	HİZMETE AÇIK OLDUĞU SAATLER
ATATÜRK	350.400	22.500.000 Yeni Dönüş hatları Terminali	24 Saat
ESENBOĞA	236.520	5.150.000	24 Saat
A.MENDERES	183.960	4.600.000	24 Saat
ANTALYA	262.800	9.000.000	24 Saat
DALAMAN	183.960	7.600.000	24 Saat
ADANA	105.120	2.200.000	24 Saat
TRABZON	52.540	1.500.000	24 Saat
MİLAS-BODRUM	122.640	2.600.000	24 Saat
S.DEMİREL	43.800	600.000	24 Saat
NEVŞEHİR-KAPALI	26.280	700.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
BURSA	17.520	150.000	24 Saat
ÇORLU	96.360	600.000	24 Saat
ERZURUM	17.520	300.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
GAZİANTEP	17.520	620.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
KARS	8.760	1.000.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
KAYSERİ	26.280	600.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
SAMSUN - ÇARŞI	26.280	2.000.000	24 Saat
SİNOP	8.760	150.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
VAN	17.520	1.200.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
ADIYAMAN	8.760	300.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
AĞRI	8.760	120.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
BALIKESİR	8.760	100.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
ÇANAKKALE	8.760	150.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
ÇARDAK	8.760	600.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
DIYARBAKIR	17.520	620.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
ELAZIĞ	17.520	300.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
ERZİNCAN	8.760	600.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
K.MARAŞ	8.760	400.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
KÖRFEZ	8.760	120.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
MALATYA	17.520	300.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
MUĞLA	8.760	100.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
SAMSUN-RT	8.760	100.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
SİVAS	8.760	620.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
ŞANLIURFA	8.760	500.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
TOKAT	8.760	150.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
URFA	8.760	500.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
ZONGULDAK /ÇAYCUMA	8.760	300.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
MARDİN	8.760	300.000	Yaz Kış Tarifesine Göre
TOPLAM	1.988.500	69.950.000	

Kaynak: DHMİ

TABLO 26. DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanlarının Pist Özellikleri

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	PİST NO	PİST BOYUTU (M)	STRİP BOYUTU (M)	PİST MUKAVEMETİ	PİSTİN KAPLAMA CİNSİ
ATA TÜRK	18/36	3000X45	3120X300 2420X150	PCN100	BETON
	06/24	2300X60		PCN100	BETON
ESENBO•A	03/21	3750X60	3870X300	PCN-58	KOM.BET.ASF.
	03/21	3750X45		PCN-80	KOM.BET.ASF.
A.MENDERES	16/34	3240 X 45	3360X150	PCN-120	KOMPOZİT
ANTALYA	18/36	2990X45	3290X300 3520X300	LCN-65	KOM.BETON
	18/36	3400X45		PCN 84	KOM.BET.
DALAMAN	01/19	3000 X 45	3120X300	PCN-100	BETON
ADANA	05/23	2750 X 45	2870X300	PCN-100	KOMPOZİT
TRABZON	11/29	2640X45	2760X300	PCN75	BETON
M•LAS-BODRUM	11/29	3000X45	3000X300	PCN 105	BETON
S. DEM•REL	05/23	3000X46	3120X300	PCN 120	BETON
NEV•EH•R- KAP.	11/29	3000X45		LCN 100	BETON
BURSA	09/27	1400 X 32		PCN-14	BETON
ÇORLU	05/23	3000 X 45		LCN-59	BETON
ERZURUM	08/26	3810 X 30		PCN 74	BETON
	08/26	3810X45		LCN 60	BETON
GAZ•ANTEP	10/28	2800 X 45		PCN-71	BETON
KARS	06/24	3500 X 45	3620X300	PCN-68	BETON
KAYSER•	07/25	3270X40		LCN-45	ASFALT
SAMSUN-ÇAR•.	13/31	3000 X 45		LCN-100	BETON
S•NOP	05/23	1652X30		LCN-30	BET. ASF.
	11/29	755X23		LCN-30	BET.ASF.
VAN	03/21	2750 X 45	2750X60	PCN-74	KOMPOZİT
ADİYAMAN	03/22	2540X30		PCN-81	BETON
A•RI	18/36	2000X30	2000X30	LCN 35	BET.ASF.
BALIKES•R	16/35	2990X44		LCN 50	ASFALT
ÇANAKKALE	04/22			PCN-73	BETON
ÇARDAK	06/24	3000 X 45		LCN 45	ASFALT
D•YARBAKIR	16/34	3549 X 45		LCN-75	BETON
ELAZI•	13/31	1720 X 32		PCN-76	ASFALT
ERZ•NCAN	11/29	3000X45	3120X300	PCN-95	BETON
K.MARA•	08/26	2300X30		PCN-87	BETON
KÖRFEZ	05/23	2143X30	2200X300	PCN 50	BETON
MALATYA	03/21	3350 X 45		LCN-38	ASFALT
MU•	12/30	3550X45		LCN-50	KOMPOZİT
	12/30	3550X22,5		LCN -50	KOMPOZ•T
S••RT	06/24	1660X30		PCN-50	BETON
S•VAS	01/19	3811 X 30		LCN-56	BETON
•URFA	15/33	2165 X 30	1600X60	LCN-35	ASFALT
TOKAT	04/22	1610 X 30		LCN-31	ASFALT
U•AK	08/26	2560X30		PCN-95	BETON
ZON. ÇAYCUMA	01/19	1800X30		LCN-35	BETON
MARD•N	03/21	2500X36		LCN-50	BETON

Kaynak: DHMİ

TABLO 27. DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanların Apron ve Taksirut Durumu

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	A P R O N L A R				T A K S İ R U T L A R		
	BOYUTLARI (M)	KAPLAMA CİNSİ	MUKAVE- METİ	UÇAK KAP.	BOYUTLARI	KAPLAMA CİNSİ	MUKAVE- METİ
ATATÜRK	195X830 290X45 394X50 270X128	BETON	PCN-100	80	1547X23	BETON	PCN-100
ESENBO•A	440X130 430X140 379X130 310X113	ASFALT	PCN-58	27	4700X23	ASFALT	PCN58
A.MENDERES	400X286 165X160 384X138	BETON	PCN-120	21	3240X45	BET-ASF	PCN-120
ANTALYA	450X225 175X60- 720x240	BETON	PCN- 84	38	3700X23	BETON	PCN-84
DALAMAN	422X153	BETON	PCN-100	21	480X23	BETON	PCN-100
ADANA	100X200 400X141 100X62.5	BETON	PCN-100	12	3250X23	ASFALT	PCN-100
TRABZON	100X100	BETON	PCN- 75	6	45X23	BETON	PCN-75
M•LAS-BODRUM	800X200	BETON	PCN-105	28	3000X30	BETON	PCN-105
S.DEM•REL	220X100	BETON	PCN-120	5	210X24	BETON	PCN-120
NEV•EH•R- KAP.	240X120	BETON	LCN-100	3	238X24	BETON	LCN-100
BURSA	90X55-204X47	ASFALT	PCN- 14	2	700X12	BETON	PCN-14
ÇORLU	564X150	BETON.	LCN-59	11		BETON	LCN-59
ERZURUM	140X70	BETON	LCN-60	2	40X23	BETON	LCN-60
GAZ•ANTEP	130X90	BETON	PCN-71	2	23X195	BETON	PCN-71
KARS	130X70	BETON	PCN-68	1	227X23	BETON	PCN-68
KAYSER•	180X83	ASF.	LCN-45	3		ASF.	LCN-45
SAMSUN-ÇAR•.	228X120	BETON	LCN-100	3	265X100	BETON	LCN-100
S•NOP	150X95 50X50	BETON	LCN-20	1	260X15	BETON	LCN-20
VAN	140X120	BETON	PCN-80	2	150X23	BETON	PCN80
ADİYAMAN	80X50	BETON	PCN-71	1	BETON	PCN-71	PCN-71
A•RI	80X45	BET.ASF.	LCN-35	1	110X18	BET.ASF.	LCN-35
BALIKES•R	76X65	BETON.	PCN-50	1	BETON.	PCN-50	PCN-50
ÇANAKKALE	80X60	ASFALT	PCN-35	1	77X18	BETON	PCN-35
ÇARDAK	54X75	BETON	LCN-60	4	1602X12	ASFALT	LCN-45
D•YARBAKIR	165X55	BETON	LCN-55	3	28.5X35	BETON	LCN-55
ELAZI•	200X42	ASFALT	PCN-76	2	120X18	ASFALT	PCN-76
ERZ•NCAN	120X75	BETON	PCN-95	1	154X23	BETON	PCN-95
K.MARA•	80X50	BET.ASF.	PCN-87	1	110X18	BET.ASF.	PCN-87
KÖRFEZ	60X60	BETON	PCN-50	1	75X18	BETON	PCN-50
MALATYA	110X100	BETON	LCN-38	2	150X8	BETON	LCN-38
MU•	110X100	BETON	LCN-38	1	150X8	BETON	LCN-38
S••RT	60X30	BETON	PCN-50	2	60X18	BETON	PCN-50
S•VAS	44X150	BETON	LCN-56	1	1030X12	BETON	LCN-56
•.URFA	100X100	ASFALT	LCN-50	2	140X20	ASFALT	LCN-50
TOKAT	50X25	ASFALT	LCN-31	1	60X17	ASFALT	LCN-31
U•AK	80X46	BETON	PCN-95	1	18X125	BETON	PCN-95
ZONGULDAK/ ÇAYCUMA	102X39	BETON		1	75X18	BETON	
MARD•N	80X50	BETON	LCN-50	1	125x18	BETON	LCN-50

Kaynak: DHMİ

TABLO 28. DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanların Konumu

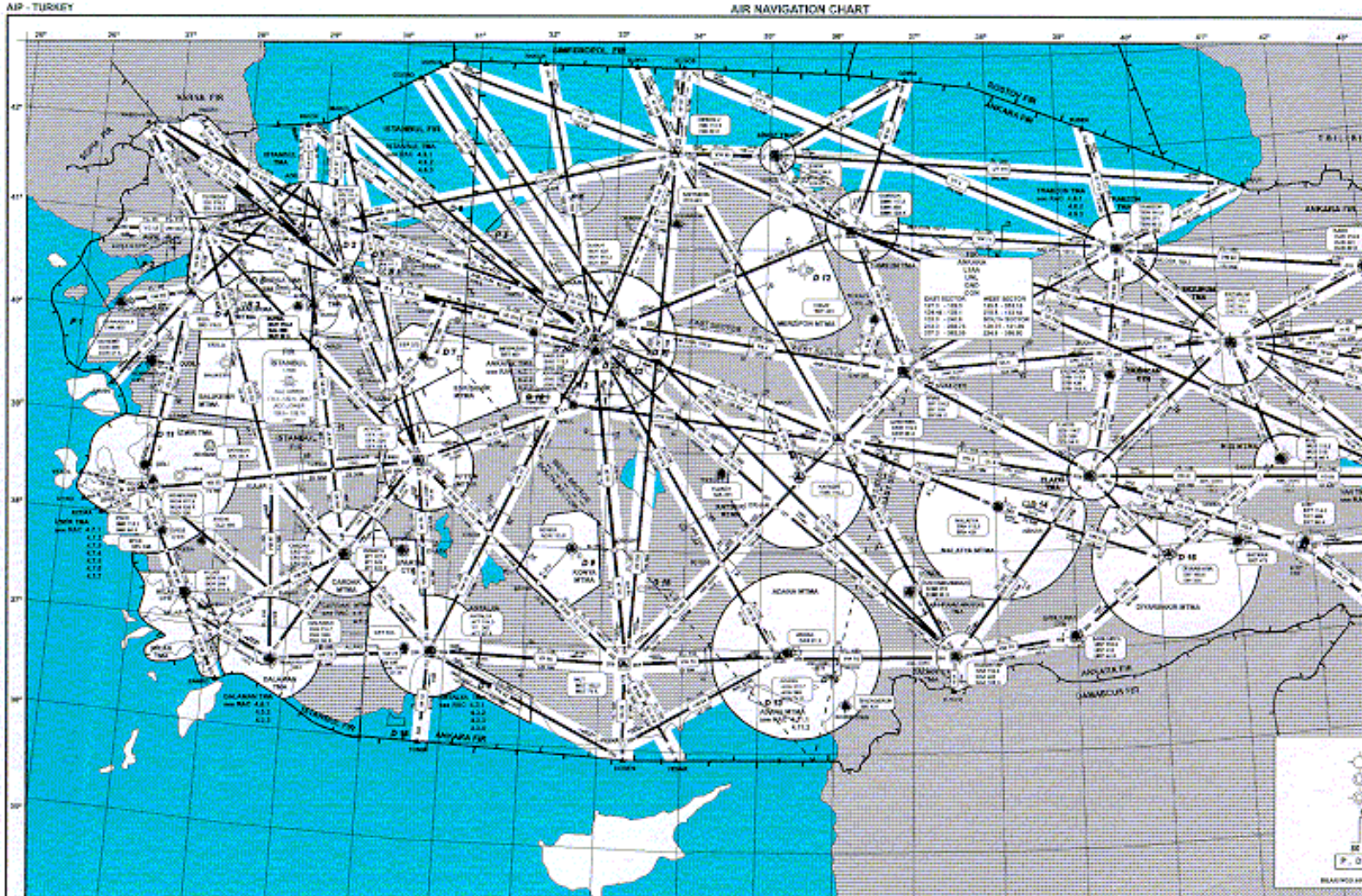
HAVALİMAN VE MEYDANLAR	KATEGORİ	•NTİFA	HİZMETE G•R•• YILI	SEHRE UZAKLIK (KM)	YÜKSEK- LİK (MSL) (M)	COĞRAFi MEVKİ KOORDİNATLARI
ATATÜRK	SİVİL	DHMi	1953	24	48,1	405836 K - 284855 D
ESENBO•A	SİVİL	DHMi	1955	28	953	400728 K - 325935 D
A.MENDERES	SİVİL	DHMi	1987	18	125	381746 K - 270933 D
ANTALYA	SİVİL	DHMi	1960	13	54	365403 K - 304741 D
DALAMAN	SİVİL	DHMi	1981	6	6,15	364253 K - 284734 D
ADANA	SİVİL	DHMi	1937	3,5	19,7	365901 K - 351651 D
TRABZON	SİVİL	DHMi	1957	6	32	405954 K - 394647 D
M•LAS-BODRUM	SİVİL	DHMi	1997	14	6,45	371453 K - 274055 D
S.DEM•REL	SİVİL	DHMi	1997	30	864	375158 K - 302256 D
NEV•EH•R- KAP.	SİVİL	DHMi	1998	25	942	384612 K - 343230 D
BURSA	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1944	8	101	401404 K - 290035 D
ÇORLU	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1998	15	164	410800 K - 275500 D
ERZURUM	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1966	11	1.757	395722 K - 411010 D
GAZ•ANTEP	SİVİL	DHMi	1976	20	706	365656 K - 372845 D
KARS	SİVİL	DHMi	1988	6	1.795	403334 K - 430556 D
KAYSER•	SİVİL ASKERİ	DHMi - H.K.K	1998	4	1.052	384635 K - 3521956 D
SAMSUN-ÇAR•.	SİVİL	DHMi	1998	25	5,22	411500 K - 363300 D
S•NOP	SİVİL	DHMi	1993	4	6,75	420100 K - 350400 D
VAN	SİVİL	DHMi	1943	8	1.669	382811 K - 431951 D
ADİYAMAN	SİVİL	DHMi	1998	22	675,5	374412 K - 382837 D
A•RI	SİVİL	DHMi	1997	7	1.665	393949 K - 430124 D
BALIKES•R	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1998	6	101	393700 K - 275600 D
ÇANAKKALE	SİVİL ASKERİ	DHMi - Dz.K.K	1995	10	7.04	400810 K - 262529 D
ÇARDAK	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1991	60	852	374714 K - 294220 D
D•YARBAKIR	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1952	6	686	375337 K - 401205 D
ELAZI•	SİVİL ASKERİ	DHMi - K.K.K	1940	12	903	383622 K - 391739 D
ERZ•NCAN	SİVİL ASKERİ	DHMi - K.K.K	1988	9	1.156	394252 K - 393115 D
K.MARA•	SİVİL	DHMi	1996	5	525,1	373223 K - 365713 D
KÖRFEZ	SİVİL	DHMi	1997	5	15	393341 K - 270129 D
MALATYA	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1941	34	862	382600 K - 380500 D
MU•	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1992	18	1.267	384530 K - 413730 D
S••RT	SİVİL	DHMi	1998	14	610	375845 K - 415021 D
S•VAS	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1957	23	1.596	394855 K - 365410 D
•.URFA	SİVİL	DHMi	1988	8	452	370542 K - 385058 D
TOKAT	SİVİL	DHMi	1995	20	1664	401845 K - 362226 D
Ü•AK	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1998	4	883	384056 K - 292819 D
ZONGULDAK/ ÇAYCUMA	SİVİL ASKERİ	DHMi - Hv.K.K	1999	8	13	320852 K - 412959 D
MARD•N	S•V•L	DHM•	1999	20	527.02	403825K0-371359D

Kaynak: DHMİ

2.2.4 UÇUŞ YOLLARI

Türk hava sahasında uçuşların standartlar uyarınca güvenlik, sürat ve ihtimamla yapılması amacıyla, 30.673 km'lik kontrollü bir uçuş yolu şebekesi tesis edilmiş bulunmaktadır. Söz konusu uçuş yolu şebekesi ve uçuş yollarına göre “over flight” uçuş trafiği Harita-3’de gösterilmiştir.

HARİTA 3. Uçuş Yolları



2.2.5 HAVA TRAFİK ÜNİTELERİ VE SEYRÜSEFER YARDIMCI İSTASYONLARI

DHMİ Genel Müdürlüğü Ana Statüsü'nde yer alan amaç ve faaliyet konuları çerçevesinde ve ilgili uluslararası kural ve standartlar uyarınca, Türkiye Hava Sahasındaki hava trafiğini düzenlemekte ve kontrol etmektedir. Bu amaçla; yol kontrol merkezince trafik akışının düzenlendiği ve ülke sathına yayılmış seyrüsefer yardımcı cihaz ve sistemleri ile desteklenen 30.673 km.lik kontrollü uçuş yolu tesis edilmiştir.

Güvenli hava seyrüseferi ile havaliman ve meydanlarımızda iniş kalkışı sağlamak açısından;

- İki adet Saha Kontrol Merkezi (ACC)
- Onaltı adet Yaklaşma Kontrol Merkezi (APP)
- Otuzüç adet Meydan Kontrol Kulesi (TWR)
- İki adet Uçuş Bilgi Merkezi (FIC)
- Sekiz adet Havacılık Bilgi servisi (AIS)
- Onaltı adet Arama - Kurtarma Ünitesi (SAR) faaliyet göstermektedir.

Türkiye Hava Sahasını kullanan hava araçlarının mevki ve istikametlerini tayin edebilmeleri ve havaliman ve meydanlara inip kalkabilmelerini sağlamak amacıyla, havaliman ve meydanlar ile bunlara bağlı 120 adet yer istasyonundaki 220 adet seyrüsefer yardımcı cihazlarından yararlanılmaktadır. Havaliman ve meydanlar ile seyrüsefer yardımcı istasyonlarında kullanılan başlıca cihaz ve sistemler; VOR, DME, NDB ve ILS'dir. Bu cihazların montaj, bakım ve işletilmesi DHMİ teknik elemanlarınca yapılmakta olup, sistemler her türlü hava şartlarında günün 24 saatinde faal tutulmaktadır.

DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan hava trafik kontrol ve hava enformasyon üniteleri ile hava seyrüsefer yardımcı cihazlarının cins ve sayıları itibariyle havaliman ve meydanlarına dağılımı Tablo-29'da gösterilmiştir.

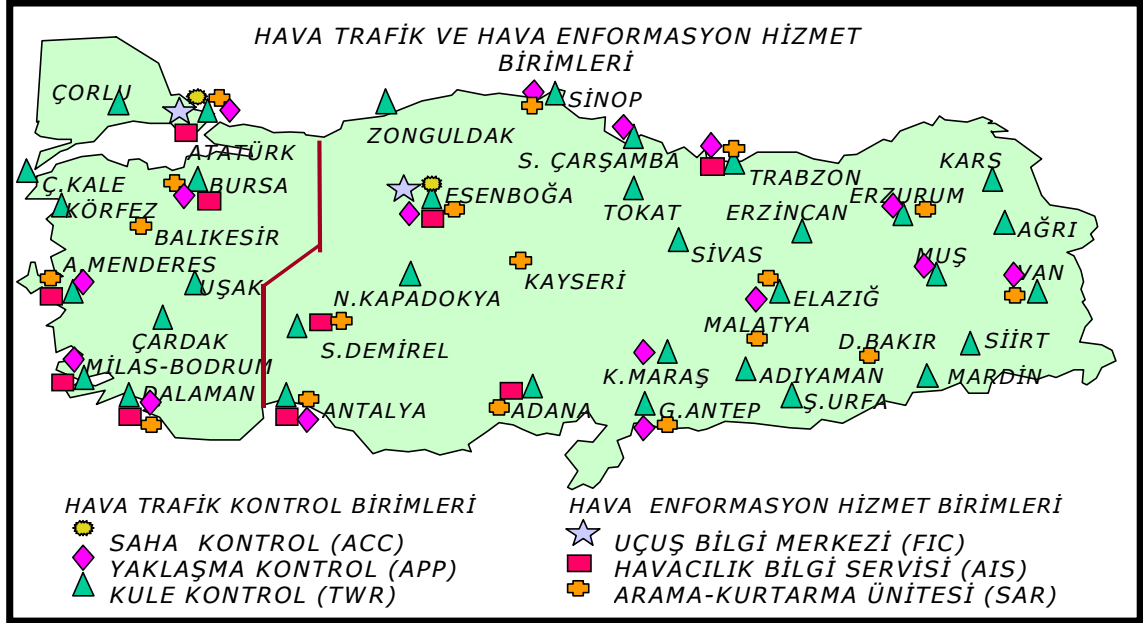
TABLO 29.

Hava Trafik Kontrol ve Hava Enformasyon Üniteleri								Hava Seyrüsefer Yardımcı Cihazları					
HAVALİMAN VE MEYDANLAR	YOL KONT.	YAK. KONT.	KULE KONT.	UÇUŞ BİLGİ MERK.	HAV. BİL. SER.	ARAMA K. ÜNİTESİ	RAMP. KONT.	RAD.	ILS	VOR	NDB	DME	TOPL.
ATATÜRK	X	X	X	X	X	X	X	2	4	3	6	4	19
ESENBOĞA	X	X	X	X	X	X		3	5	8	12	10	38
A.MENDERES		X	X		X	X	X	3	1	2	5	2	13
ANTALYA		X	X		X	X		3	1	1	2	2	9
DALAMAN		X	X		X	X		2	1	1	1	1	6
ADANA			X		X	X		1	1	1	2	1	6
TRABZON		X	X		X	X			1	1	2	1	5
MİLAS-BODRUM		X	X		X				2	2	1	2	7
S.DEMİREL			X		X	X				1	1	1	3
NEVŞEHİR-KAPA.			X							1	1	1	3
BURSA		X	X		X	X				3	3	2	8
ERZURUM		X	X			X		1	1	1	2	1	6
DIYARBAKIR		ASKERİ	ASKERİ			X		1		2	2	1	6
GAZİANTEP		X	X			X				1	1	1	3
KARS			X						1	1	1	2	5
SAMSUN/ÇARŞ.		X	X					1	1	2	2	3	9
SİNOP		X	X			X				1	1	1	3
VAN		X	X			X				1	1	1	3
ADİYAMAN			X								1	1	2
AĞRI			X							1	1	1	3
BALIKESİR		ASKERİ	ASKERİ								1	1	2
ÇANAKKALE			X							1	1		2
ÇARDAK			X							1	1	1	3
TEKİRDAĞ-ÇORLU			X						1	1	1	1	4
ELAZIG		X	X			X				1	1	1	3
ERZİNCAN			X							1	1	1	3
K.MARAŞ			X							1	1	1	3
KAYSERİ		ASKERİ	ASKERİ			X			1	1			2
KÖRFEZ			X							1	1	1	3
MALATYA		ASKERİ	ASKERİ			X				1	1		2
MUŞ		X	X							1	1	1	3
SİİRT			X							1	1	1	3
SİVAS			X							1	1	1	3
ŞANLIURFA			X							1	1	1	3
TOKAT			X								1	1	2
UŞAK			X								1	1	2
ZONGULDAK/ÇAYCUMA			X								1	1	2
MARDİN			X							1	1	1	
TOPLAM								17	21	48	65	54	205

Kaynak: DHMİ

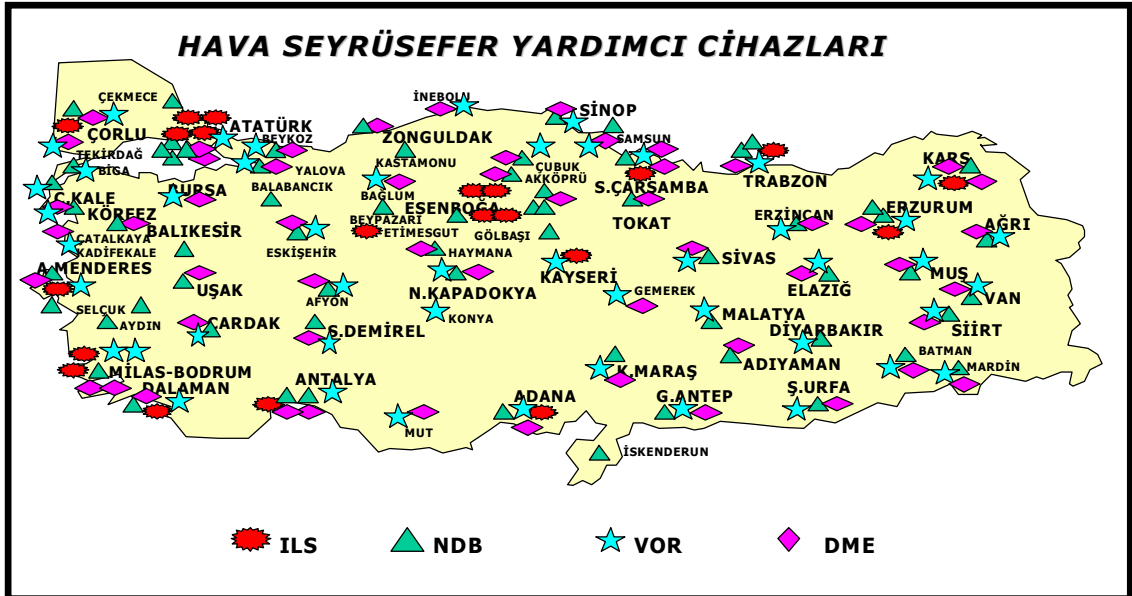
Hava trafik ünitelerinin havaliman ve meydanlarına dağılımı Harita-4'de, seyrüsefer yardımcı cihazlarının ülke yüzeyine dağılımı ise Harita-5'de gösterilmiştir.

HARİTA 4.



Kaynak: DHMİ

HARİTA 5.



Kaynak: DHMİ

2.2.6 HABERLEŞME SİSTEMLERİ

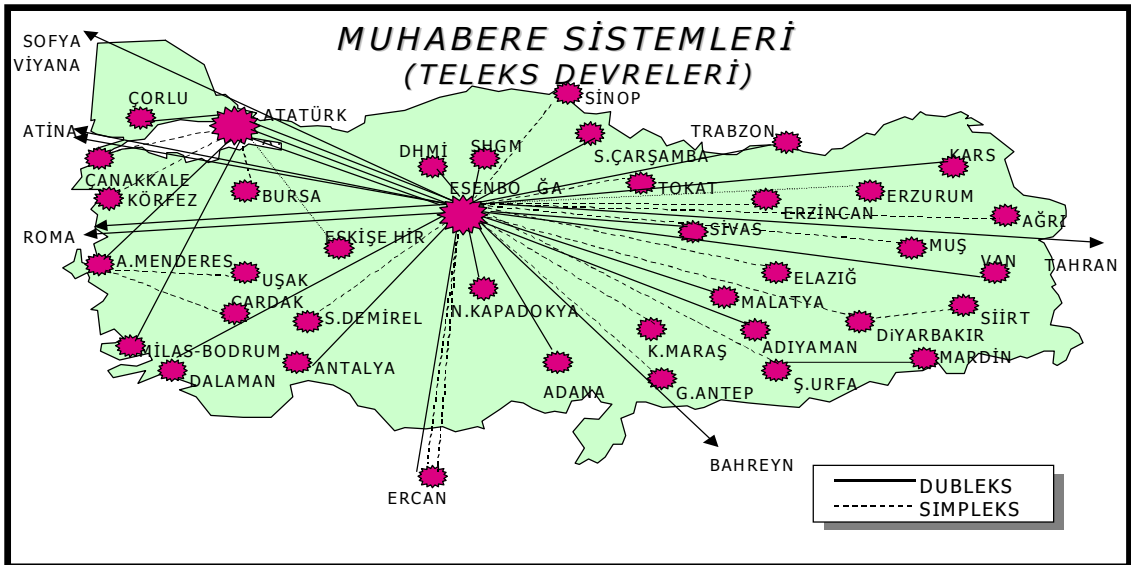
Hava trafik hizmetlerinin güvenli olarak yürütülmesi bakımından gerekli olan süratli ve kesintisiz haberleşmenin sağlanabilmesi için bir Uluslararası Haberleşme Merkezi, iki Haberleşme Röle Merkezi ve 22 Haberleşme İstasyonu ile faaliyet göstermektedir. Hava ulaştırmasında kullanılan haberleşme sistemleri Harita-6,7 ve 8'de gösterilmiştir.

HARİTA 6.



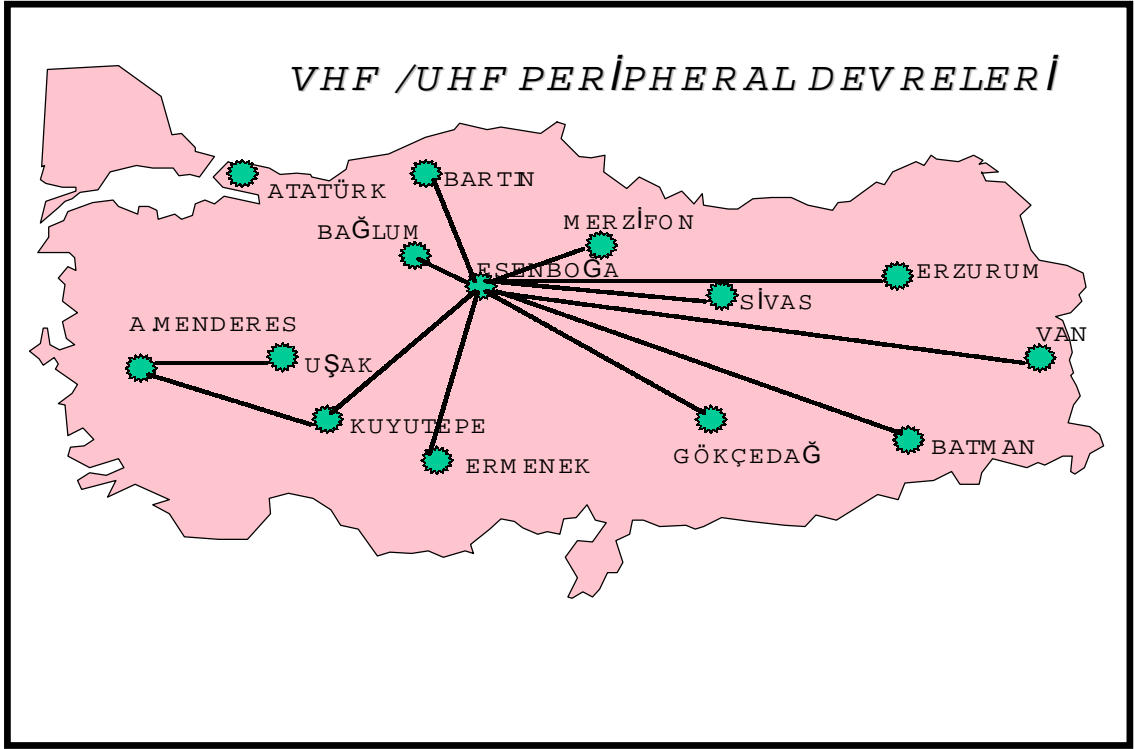
Kaynak: DHMİ

HARİTA 7.



Kaynak: DHMİ

HARİTA 8.



Kaynak: DHMİ

2.2.7 UÇAK MEVCUDU VE KOLTUK KAPASİTESİ

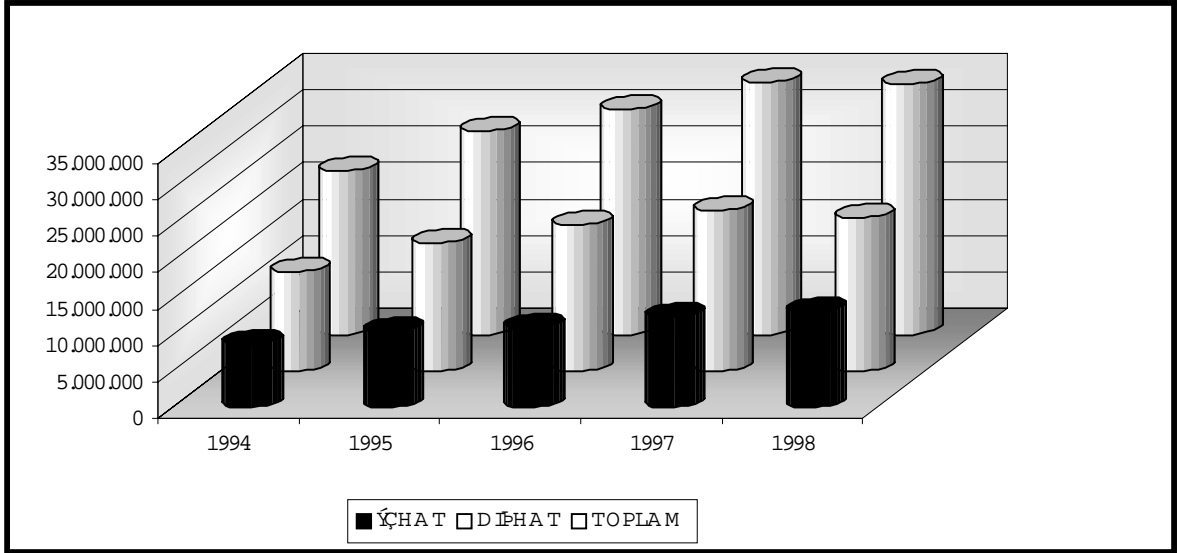
Türkiye'deki orta ve geniş gövdeli uçak mevcudu ve koltuk kapasitesi, 26.10.1999 itibariyle THY filosundaki 74 uçak ve 11.602 koltuk kapasitesi ve özel sektör havayolu işletmecisi 8 şirketin filosundaki 47 uçak ve 8.910 koltuk kapasitesi ile toplam 121 uçak ve 20.512 koltuk kapasitesine ulaşmış bulunmaktadır.

26.10.1999 itibariyle THY uçak filosu ve koltuk kapasitesi Tablo-18'de, özel havacılık şirketlerinin büyük ve orta gövdeli uçak filo ve koltuk kapasiteleri ise toplu olarak Tablo-19'da verilmiştir.

2.2.8 UÇAK, YOLCU VE YÜK TRAFİĞİ (1994-1998)

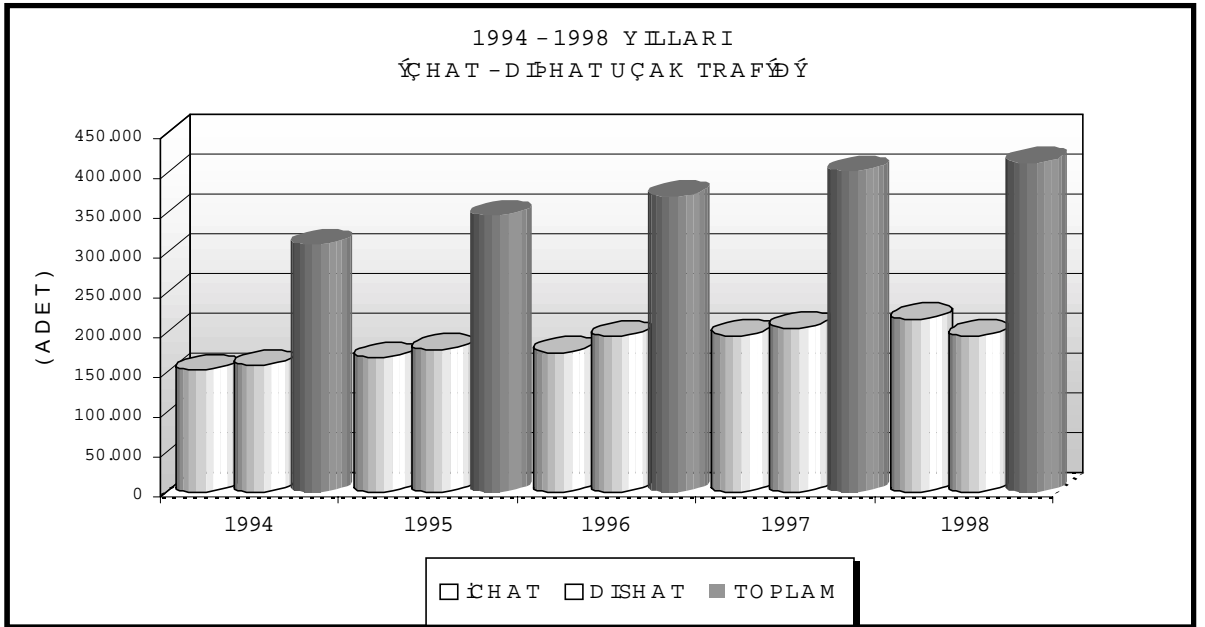
1994-1998 yılları arasında DHMİ tarafından işletilen havaliman ve meydanlarındaki yolcu trafiğinin gelişimi Grafik-11'de, uçak trafiğinin gelişimi ise Grafik-12'de görülmektedir.

GRAFİK 11. 1994-1998 Yılları Arasında DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman Ve Meydanlardaki Yolcu Trafığı



Kaynak: DHMİ

GRAFİK 12. 1994-1998 Yılları Arasında DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman Ve Meydanlardaki Uçak Trafığı



Kaynak: DHMİ

1994-1998 yılları arasında hava meydanı bazında uçak trafiği Tablo-30, 31'de , yolcu trafiği Tablo-32, 33 ve 34'de, 1994-1999 (Ekim sonu) yılları arasında gerçekleşen toplam iç hat, dış hat yük (kargo + posta + bagaj) trafiği ise Tablo-35'de verilmiştir.

Ayrıca 1998 yılı havaliman ve meydanların pik gün, saat, gelen-giden-toplam uçak trafiği Tablo-36'da, 1998 yılı havaliman ve meydanların yolcu kapasite ve kullanımı Tablo-37'de gösterilmiştir.

TABLO 30. DHMİ Genel Müdürlüğünce İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Uçak Trafiği

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	1994			1995			1996		
	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
ATATÜRK	56.557	94.070	150.627	58.529	101.101	159.630	61.130	112.292	173.422
ESENBOĞA	33.395	11.616	45.011	34.122	12.048	46.170	35.653	11.600	47.253
A. MENDERES	14.248	13.896	28.144	15.794	17.010	32.804	16.948	17.804	34.752
ANTALYA	10.367	23.208	33.575	12.672	31.851	44.523	14.522	35.872	50.394
DALAMAN	6.573	9.478	16.051	10.598	12.700	23.298	8.177	13.848	22.035
ADANA	7.635	3.242	10.877	8.346	2.619	10.965	8.662	2.765	11.427
TRABZON	3.660	3.215	6.875	454	1.686	5.840	4.139	1.870	6.009
M. LAS-BODRUM									
S. DEMİREL									
ADİYAMAN									
A. RI									
BALIKESİR									
BURSA	5.235	30	5.265	7.798	95	7.893	8.455	161	8.616
ÇANAKKALE				783		783	881		881
ÇARDAK	343		343	408		408	694		694
ÇORLU									
DİYARBAKIR	2.264	38	2.302	2.458	56	2.514	2.512	58	2.570
ELAZIĞ	2.308		2.308	1.509		1.509	1.851		1.851
ERZİNCAN	598		598	534		534	646		646
ERZURUM	1.628	36	1.664	1.643	37	1.680	2.060	85	2.145
GAZİANTEP	1.437	132	1.569	1.848	105	1.953	1.884	48	1.932
K. MARAŞ							14		14
KARS	776		776	931		931	926	2	928
KAYSERİ									
KÖRFEZ									
MALATYA	894		894	1.166		1.166	796		796
MUŞ	647		647	691		691	871		871
NEVŞEHİR									
SAMSUN	1.323	55	1.378	1.554	99	1.653	1.267	10	1.277
SİİRT									
SİNOP	37	4	41	58	14	72	62	26	88
SİVAS	325		325	292		292	270		270
Ş. URFA	528		528	504		504	745		745
TOKAT				42		42	106		106
UŞAK									
VAN	2.563		2.563	2.584	10	2.594	2.759	5	2.764
TOPLAM	153.341	159.020	312.361	169.018	179.431	348.449	176.040	196.446	372.486

Kaynak: DHMİ

TABLO 31. DHMİ Genel Müdürlüğünce İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Uçak Trafığı

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	1997			1998		
	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
ATATÜRK	68.645	116.410	185.055	74.870	109.920	184.790
ESENBO•A	37.205	11.427	48.632	41.406	12.160	53.566
A. MENDERES	17.674	18.002	35.676	18.318	14.106	32.424
ANTALYA	14.225	39.605	53.830	14.165	36.283	50.448
DALAMAN	7.918	14.885	22.803	7.635	12.968	20.603
ADANA	9.662	3.044	12.706	12.157	2.483	14.640
TRABZON	4.246	1.365	5.611	5.992	1.132	7.124
M•LAS-BODRUM	3.736	1.445	5.181	5.627	7.113	12.740
S. DEM•REL	314	22	336	795	32	827
ADİYAMAN				194		194
A•RI	106		106	388		388
BALIKES•R				28		28
BURSA	8.721	232	8.953	8.539	261	8.800
ÇANAKKALE	2.680		2.680	2.004		2.004
ÇARDAK	830		830	685		685
ÇORLU				154	96	250
DIYARBAKIR	2.592	64	2.656	2.607	80	2.687
ELAZIĞ	1.918		1.918	1.684		1.684
ERZINCAN	640		640	566		566
ERZURUM	2.209	68	2.277	2.307	62	2.369
GAZİANTEP	2.291	97	2.388	3.553	88	3.641
K.MARAŞ	299		299	361		361
KARS	1.086		1.086	1.104		1.104
KAYSERİ				152		152
KÖRFEZ	630		630	2.233		2.233
MALATYA	1.009		1.009	1.285		1.285
MUŞ	1.050		1.050	1.056		1.056
NEVŞEHİR				8		8
SAMSUN	1.413	19	1.432	1.284	23	1.307
SİİRT				170		170
SİNOP	132	12	144	162	14	176
SİVAS	279	7	286	228		228
Ş.URFA	862		862	1.114		1.114
TOKAT	108		108	122		122
UŞAK				49		49
VAN	4.623	7	4.630	5.153	9	5.162
TOPLAM	197.103	206.711	403.814	218.155	196.830	414.985

Kaynak: DHMİ

TABLO 32. DHMİ Genel Müdürlüğünce İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Yolcu Trafiği

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	1994			1995		
	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
ATATÜRK	3.241.500	6.847.122	10.088.622	3.804.376	8.120.742	11.925.118
ESENBOĞA	2.224.530	951.755	3.176.285	2.603.241	992.870	3.596.111
A.MENDERES	837.475	1.496.106	2.333.581	1.019.399	1.970.248	2.989.647
ANTALYA	509.717	2.546.782	3.056.499	594.466	4.133.203	4.727.669
DALAMAN	162.362	1.381.621	1.543.983	186.096	1.895.609	2.081.705
ADANA	484.375	217.903	702.278	543.345	231.070	776.415
TRABZON	315.136	97.479	412.615	387.991	58.251	446.242
M.LAS-BODRUM						
S.DEMİREL						
ADİYAMAN						
A.RI						
BURSA	22.216		22.216	26.839		26.839
ÇANAKKALE				1.919		1.919
ÇARDAK	8.589		8.589	14.980		14.980
ÇORLU						
DİYARBAKIR	261.124	2.907	264.031	290.625	6.208	296.833
ELAZIĞ	38.396		38.396	23.209		23.209
ERZİNCAN	16.767		16.767	16.521		16.521
ERZURUM	110.181	3.340	113.521	127.732	3.297	131.029
GAZİANTEP	83.440	4.406	87.846	120.307	6.863	127.170
K.MARAŞ						
KARS	66.277		66.277	84.049		84.049
KAYSERİ						
KÖRFEZ						
MALATYA	61.036		61.036	87.769		87.769
MUŞ	36.130		36.130	46.048		46.048
SAMSUN	45.811	555	46.366	58.947	1.154	60.101
SİİRT						
SİNOP					336	336
SİVAS	3.977		3.977	6.307		6.307
Ş.ÜRFA	23.758		23.758	31.293		31.293
TOKAT				185		185
VAN	231.513		231.513	269.884		269.884
TOPLAM	8.784.310	13.549.976	22.334.286	10.347.528	17.419.851	27.767.379

Kaynak: DHMİ

TABLO 33. DHMİ Genel Müdürlüğünce İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Yolcu Trafiği

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	1996			1997		
	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
ATATÜRK	4.139.370	9.255.296	13.394.666	4.779.128	9.828.769	14.607.897
ESENBOĞA	2.610.437	1.043.423	3.653.860	2.820.489	1.068.831	3.889.320
A. MENDERES	1.071.582	2.196.979	3.268.561	1.185.990	2.236.935	3.422.925
ANTALYA	637.816	4.955.089	5.592.905	721.909	5.965.724	6.687.633
DALAMAN	199.073	2.148.084	2.347.157	219.671	2.368.071	2.587.742
ADANA	569.923	243.208	813.131	629.612	271.280	900.892
TRABZON	406.462	58.960	465.422	424.170	58.212	482.382
M. LAS-BODRUM				178.987	159.879	338.866
S. DEMİREL				2.258		2.258
ADİYAMAN						
A. RI				7.824		7.824
BURSA	23.891		23.891	23.117		23.117
ÇANAKKALE	252		252	362		362
ÇARDAK	25.076		25.076	37.460		37.460
ÇORLU						
DİYARBAKIR	276.735	6.059	282.794	304.138	6.396	310.534
ELAZIĞ	55.744		55.744	63.222		63.222
ERZİNCAN	17.250		17.250	18.951		18.951
ERZURUM	133.704	5.642	139.346	162.769	7.342	170.111
GAZİANTEP	134.832	4.561	139.393	172.321	9.630	181.951
K. MARAŞ	48		48	7.673		7.673
KARS	85.995		85.995	103.747		103.747
KAYSERİ						
KÖRFEZ				2.160		2.160
MALATYA	61.872		61.872	74.216		74.216
MUŞ	54.423		54.423	56.572		56.572
SAMSUN	55.125	57	55.182	63.992	136	64.128
SİİRT						
SİNOP	74	373	447	697	253	950
SİVAS	4.987		4.987	8.421	289	8.710
Ş. URFA	37.877		37.877	49.348		49.348
TOKAT	1.026		1.026	950		950
VAN	258.965	392	259.357	293.566	867	294.433
TOPLAM	10.862.539	19.918.123	30.780.662	12.413.720	21.982.614	34.396.334

Kaynak: DHMİ

TABLO 34. DHMİ Genel Müdürlüğünce İşletilen Havaliman Ve Meydanlarına Ait Yolcu Trafiği

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	1998		
	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
ATATÜRK	5.202.542	9.189.657	14.392.199
ESENBO•A	2.892.408	1.161.856	4.054.264
A.MENDERES	1.229.967	1.674.714	2.904.681
ANTALYA	704.885	5.5595.482	6.300.367
DALAMAN	217.351	2.068.769	2.286.120
ADANA	671.438	247.753	919.191
TRABZON	515.805	57.633	573.438
M•LAS-BODRUM	280.996	936.723	1.217.719
S.DEM•REL	5.109	1.167	6.276
ADİYAMAN	6.046		6.046
A•RI	14.967		14.967
BURSA	9.995		9.995
ÇANAKKALE			
ÇARDAK	35.711		35.711
ÇORLU	261	1.578	1.839
DİYARBAKIR	309.192	8.579	317.771
ELAZIĞ	70.405		70.405
ERZİNCAN	18.068		18.068
ERZURUM	151.513	5.304	156.817
GAZİANTEP	214.055	10.652	224.707
K.MARAŞ	8.595		8.595
KARS	101.119		101.119
KAYSERİ	11.504		11.504
KÖRFEZ	4.085		4.085
MALATYA	82.670		82.670
MUŞ	55.293		55.293
SAMSUN	61.780	136	61.916
SİİRT	9.324		9.324
SİNOP	901		901
SİVAS	7.807		7.807
Ş.URFA	54.253		54.253
TOKAT	1.228		1.228
VAN	289.559	844	290.403
TOPLAM	13.238.832	20.960.847	34.199.679

Kaynak: DHMİ

TABLO 35. Toplam İçhat-Dışhat Yük (Kargo + Posta + Bagaj) Trafığı (Ton)

YILLAR	İÇHAT	DIŞHAT	TOPLAM
1994	151.440	340.310	491.750
1995	171.552	405.368	576.920
1996	182.476	470.089	652.565
1997	212.000	579.780	791.780
1998	209.488	516.422	725.910
1999 (Yılı Kasım Sonu)	204.142	438.003	642.145

Kaynak:DHMİ

TABLO 36. 1998 Yılı Pik-Saat Yolcu Trafığı

MEYDANLAR	G Ü N	S A A T	YOLCU ADEDİ		
			GELEN	GİDEN	T O P L A M
ATATÜRK	24.08.1998	11.00 – 12.00	2.046	2.348	4.394
ESENBOĞA	07.08.1998	14.00 – 15.00	1.152	2.027	3.179
A.MENDERES	25.07.1998	14.00 – 15.00	1.667	515	2.182
ANTALYA	26.07.1998	12.00 – 13.00	2.873	1.468	4.341
DALAMAN	03.08.1998	13.00 – 14.00	2.182	1.405	3.587
ADANA	12.08.1998	03.00 – 04.00	12	510	522
TRABZON	26.04.1998	18.00 – 19.00	730	655	1.385
MİLAS-BODRUM	14.09.1998	23.00 – 24.00	1.256	692	1.948
AĞRI	13.01.1998	13.00 – 14.00	70	80	150
BURSA	14.01.1998	10.00 – 11.00	46	28	74
DİYARBAKIR	30.03.1998	14.00 – 15.00	98	213	311
ELAZIĞ	20.10.1998	11.00 – 12.00	63	72	135
ERZİNCAN	08.08.1998	06.50 – 07.50	99	99	198
ERZURUM	01.10.1998	12.00 – 13.00	45	67	112
GAZİANTEP	28.04.1998	13.10 – 14.10	300	200	500
KARS	06.08.1998	07.00 – 08.00	291	304	595
KAYSERİ	18.12.1998	10.00 – 11.00	498		498
KÖRFEZ	08.05.1998	17.00 – 18.00	22		22
MALATYA	05.11.1998	07.00 – 08.00	235	165	400
MUŞ	21.04.1998	12.00 – 13.00	97	98	195
SAMSUN	02.10.1998	08.00 – 09.00	86	170	256
SİNOP	13.04.1998	08.00 – 09.00	15	18	33
SİVAS	04.09.1998	06.00 – 07.00	69	78	147
ŞANLIURFA	03.09.1998	05.00 – 06.00	76	49	125
VAN	21.08.1998	11.00 – 12.00	57	62	119

Kaynak: DHMİ

TABLO 37. 1998 Yılı Havaliman ve Meydanların Yolcu Kapasite ve Kullanımı

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	YILLIK YOLCU KAPASİTESİ	1998 YILI	KAPASİTE
		YOLCU TRAFİĞİ	KULLANIM YÜZDESİ (%)
ATATÜRK	25.000.000	14.392.199	131
ESENBOĞA	5.150.000	4.054.264	79
A.MENDERES	4.600.000	2.904.681	63
ANTALYA	8.000.000	6.300.367	79
DALAMAN	3.600.000	2.286.120	64
ADANA	2.200.000	919.191	42
TRABZON	1.500.000	573.438	38
MİLAS-BODRUM	2.500.000	1.217.719	49
S.DEMİREL	1.500.000	6.276	0
NEVŞEHİR-KAP.	1.000.000		0
BURSA	150.000	9.995	7
ÇORLU	600.000	1.839	0
ERZURUM	300.000	156.817	52
GAZİANTEP	620.000	224.707	36
KARS	1.000.000	101.119	10
KAYSERİ	600.000	11.504	2
SAMSUN	300.000	61.916	21
SAMSUN - ÇARŞI	2.000.000		0
SİNOP	150.000	901	1
VAN	1.200.000	290.403	24
ADİYAMAN	300.000	6.046	2
AĞRI	100.000	14.967	15
BALIKESİR	100.000		0
ÇANAKKALE	150.000		0
ÇARDAK	100.000	35.711	36
DIYARBAKIR	620.000	317.771	51
ELAZIĞ	300.000	70.405	23
ERZİNCAN	600.000	18.068	3
K. MARAŞ	300.000	8.595	3
KÖRFEZ	200.000	4.085	2
MALATYA	300.000	82.670	28
MÜŞ	100.000	55.293	55
SİĞİRCI	100.000	9.324	9
SİVAS	620.000	7.807	1
ŞANLIURFA	500.000	54.253	11
TOKAT	150.000	1.228	1
ÜSKÜDAR	400.000		0
TOPLAM	52.910.000	34.199.679	65

Kaynak: DHMİ

2.2.9 TEKNOLOJİ, TOPLAM KALİTE VE STANDARDİZASYON

Gelişmiş ülkelerde havacılık sektöründe meydana gelen değişiklikler bilginin üretilmesinde ve kullanılmasında sınırları kaldırmış, katılımcı karar verme ve özellikle

kalite kavramını ön plana çıkarmıştır. Son yıllarda havacılıkta toplam kalite anlayışını destekleyen en önemli gelişme, özellikle Avrupa Topluluğu üyesi ülkelerin öncülük ettiği havacılık konusunda yeni bir yapılanma çalışmasının başlatılması ve bu doğrultuda yeni düzenlemeler yapmak ve yürütmek üzere Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA'nın kurulmasıdır. JAA tarafından hazırlanan ve JAR olarak isimlendirilen Ortak Havacılık Kuralları ile tüm Avrupa ülkelerinde uygulanabilecek havacılıkta güvenliği sağlayabilecek standart bir yapı ve kalite oluşturulmaya çalışılmıştır.

Türkiye JAA'ye aday ülke statüsünde olduğundan JAR hükümleri henüz Türkiye'de geçerli değildir. Türkiye, JAA tam üyesi oluncaya kadar geçecek hazırlık süresi içinde havacılık sektörüne eleman yetiştiren bakım eğitimi kurumlarının JAR-147'ye, uçuş eğitimi kurumlarının JAR-141'e uygun hale getirilerek uygunluğunun onaylanması gerekmektedir. Avrupa'daki bu yeni yapılanma Türkiye'de havacılık konusunda eğitim veren kuruluşlar için önemli bir fırsattır. Bu sayede eğitim kuruluşları kalite standartlarını arttırarak toplam kalite anlayışına ulaşabileceklerdir. Türkiye'de toplam kalite anlayışına uygun olarak eğitim sisteminde gerçekleştirilecek yeniden yapılanma sürecinde bazı önemli konuları göz ardı etmemek gerekmektedir. Havacılık eğitim sistemindeki yeniden yapılanmada eğitim kurumlarının yapması gerekli yatırımları devletin tek başına karşılayabilmesi mümkün değildir. Tüm havacılık işletmelerinin eğitime gerekli desteği vermesi şarttır. Havacılık eğitimi pahalı yatırımları gerektirmektedir. Bu nedenle çok sayıda kaliteyi yakalayamamış eğitim kuruluşu yerine, daha az sayıda ancak toplam kalite anlayışı ile eğitim veren kurumların oluşturulması, kaynak israfının önlenmesi açısından son derece önemlidir. Toplam kaliteyi yakalayabilmek için eğitim kurumlarıyla gerek kamu, gerek özel havacılık işletmeleri arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi, işbirliği ve koordinasyonun kurumsallaştırılması gerekmektedir.

THY A.O. Eğitim Merkezi, kendi bünyesinde Kalite Güvence Sistemi kurmuştur. Bu çalışmanın sonucu Alman değerlendirme kuruluşu RW TÜV tarafından ISO 9001 Kalite Güvence Sistem Belgesini almaya hak kazanmıştır. THY A.O. Eğitim Merkezi yaptığı bu kalite çalışması ile dünya havayolları ve Türkiye kamu kuruluşları arasında bir ilke imza atmıştır. THY'nin örnek aldığı model, Avrupa Kalite Yönetimi Vakfı'nın ortaya koymuş olduğu İş Mükemmelliği modelidir.

Uluslararası yönetim kalitesi standardı olan ISO 9002 standartları baz alınarak, İstanbul Havayolları genelinde Kalite Güvence Sistemi kurulmuş ve işlerlik kazanmıştır. Bu çalışmanın sonucu olarak, Türkiye'deki havayolları açısından bir ilk gerçekleşmiş ve 15.10.1999 tarihinde Türk Standartları Enstitüsünden, Uçuş ve Yer Operasyonu kapsamında TS-EN-ISO-9002 Kalite Güvence Sistemi Belgesi alınmıştır. Tüm çalışanların işbirliği ile kurulmuş ve devam etmekte olan Kalite Güvence Sisteminin paralelinde, işletmenin dinamizmini ve yapısını daha da geliştirmek, en yüksek kalite düzeyine ulaşmak ve hizmette sıfır hatayı esas alan bir yönetim anlayışı olarak değerlendirilen Toplam Kalite Yönetimi uygulanmaktadır. İşletmede, ileriki bir adım olarak hedef alınan model, İş Mükemmelliği modelidir.

Bununla birlikte teknolojik gelişmeler kapsamında THY A.O. Genel Müdürlüğüne sürdürülen modernleşme ve gelişme politikaları doğrultusunda, orta kapasite orta menzil B737-800 uçaklarının alımı programlanmış, böylece filonun önemli ölçüde yenilenmesi amaçlanmıştır. 1999 yılı itibarıyla filoya katılan yeni uçaklarla birlikte THY filosu, 5,5 olan yaş ortalaması ile dünyanın en genç filoları arasında yer almaktadır.

DHMİ Radar Sistemlerinin Geliştirilmesi ve Modernizasyonu Projesi kapsamında temin ve tesis edilecek sistemler ile, Türkiye Hava Sahası ikili, hatta üçlü – dördü radar kaplamasına sahip olacak ve uçuş güvenliği en üst seviyelere taşınacaktır. Hava Seyrüsefer ve Muhabere Sistemleri Teçhizatı Temin ve Modernizasyonu projesi kapsamında, DHMİ işletimindeki tüm havaliman ve meydanların ihtiyacı olan muhabere, meteoroloji, terminal sistemleri ve hava seyrüsefer yardımcı cihazlarının temini, tesisi ve modernizasyonu gerçekleştirilmektedir. Bilgi İşlem Sistemi Donanım, Yazılım ve Bilgi İşletimi Temini, Tesisi ve Modernizasyonu ile mevcut bilgi işlem ağının havaliman ve meydanlar bazında genişletilmesini teminen gerekli sistemlerin temini ve tesisi gerçekleştirilmektedir.

Türkiye'nin, JAA kurallarını benimseyerek uygulamaya sokması ve JAA'ye üye olması Türkiye'deki havacılık standartlarının yükseltilmesi yönünde bir tercih olmanın ötesinde, Avrupa Birliğine üyeliğin söz konusu olduğu şu günlerde, Birliğin temel koşullarından biri olması nedeniyle ayrı bir önem kazanmıştır. Birliğin havacılık

mevzuatını düzenleyen temel dokümanlarından biri olan 3922/91 sayılı Tüzük, JAA'ye üye olunmasını ve JAR' ların ulusal kurallar olarak ilan edilmesini istemektedir.

Tam üyelik için gerekli olan denetleme 15-18 Kasım 1999 tarihlerinde gerçekleşmiştir. Söz konusu heyet THY, Pegasus, Air Alfa ve Anadolu Üniversitesinde de incelemelerde bulunmuştur. Heyet üyeleri, Türkiye'den ayrılışlarında Genel Müdürlüğün sistemi düzenlemek ve denetlemek bakımından personel sayısının yetersiz olduğunu vurgulamışlar, özellikle operasyonda gerekli personel takviyesinin yapılacağına taahhüt edilmesi halinde tam üyeliğin kısa zamanda mümkün olabileceği izlenimini vermişlerdir.

Türkiye'de JAR-145, tamamıyla yürürlükte. Bu kapsamda Türkiye'deki tüm bakım merkezleri JAR-145 esaslarına göre denetlenmekte, yetkilendirilmekte ve JAA sertifikasyonu yapılmaktadır. Hava taşıma işletmecilerinin OM'ları JAR OPS hükümleri çerçevesinde onaylanmaktadır. Bağımsız Kalite Sistemleri işletmelerde tesis edilmiştir. JAR OPS kapsamındaki özel yetkilendirmeler JAR OPS kuralları çerçevesinde yapılmaktadır. Yine JAR OPS kapsamındaki doküman onayları da JAR OPS kuralları çerçevesinde yapılmaktadır. JAR FCL uyumu için yapılan düzenlemelerle ilgili olarak da, Uçuş Eğitim Organizasyonlarının JAR FCL 1055'te belirlenmiş olan usullere uygun olarak yeniden yapılanmalarını ve yetkilendirilmelerini sağlamak amacıyla, 28 Eylül 1999 tarih 4642 Sayılı Genelge ile lisanslandırma usulleri düzenlenmiştir. Bu kapsamda Anadolu Üniversitesi, Türk Kuşu Genel Müdürlüğü, Top Air ve Şafak Uçuş Okulu (Bursa) JAR FCL'e göre PPL ve CPL; Sam Air (Samsun), Tarkim (Adana) ve İstanbul Havacılık Kulübü ise JAR FCL'e göre PPL verme yetkisine sahip kuruluşlar olarak bu standartları sağlamışlardır.

2.2.10 ÖZELLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

1986 yılından itibaren "devletin asli görevlerine dönmesi ve ticari işletmecilikten çekilmesi" yaklaşımı ile birlikte, ülkemizin gündeminde "özelleştirme" olgusu ortaya çıkmıştır.

Havayolu ulaştırma sektörünü kapsar şekilde gelişmiş olan özelleştirme çalışmalarından aşağıda kısaca bahsedilmiştir.

Sektörün önemli kuruluşlarından olan Uçak Servisi A.Ş.'nin (USAŞ) %70 hissesi 1989 yılında "blok satış" yöntemi ile özelleştirilmiş olmakla birlikte, kalan %30 hisse de Ekim 1993'te "halka arz" suretiyle özelleştirilmiştir.

Aynı zamanda Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.'nin (HAVAŞ) %60 hissesi 1995 yılında "blok satış" yöntemi ile özelleştirilmiş, kalan %40 hisse de 1998 yılında yine "blok satış" yöntemi ile özelleştirilmiştir. Böylece devlet hem havayolu ikram hizmetlerinden (catering) hem de yer hizmetlerinden (handling) tamamen çekilmiştir.

Havayolu ulaştırma sektöründe milli havayolu ve bayrak taşıyıcı konumunda bulunan Türk Hava Yolları A.O.'daki %98.2 oranındaki devlet hisseleri de 1990 yılından itibaren özelleştirme çalışmaları kapsamında yer almaktadır. 1990 yılında %1.8 oranındaki hisselerin "halka arz" yöntemi ile gerçekleştirilen kısmi özelleştirmesini takiben, şirket hisselerinin özelleştirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmiş olmakla birlikte, gerek şirketin içinde bulunduğu durum, gerek piyasa şartları nedeniyle bugüne kadar özelleştirme çalışmaları istenilen ve planlanan şekilde gerçekleştirilememiştir.

Bu çerçevede devam eden THY hisselerinin özelleştirme çalışmaları kapsamında, %20-30 hisselerin yurtiçi ve yurtdışı piyasalarda arz edilmek suretiyle özelleştirilmesi çabaları 1998 yılı sonundan itibaren ortaya çıkan, para ve sermaye piyasalarında yaşanan global kriz nedeniyle gerçekleştirilememiştir. Ancak halen THY hisselerinin %30 hissesinin blok satış ve/veya halka arz yöntemi ile özelleştirilmesi çalışmalarına 1999 yılı sonu itibarı ile devam edilmektedir.

Havayolu ulaştırma sektörünün ikram-yer hizmetleri ve hava taşımacılığı haricinde, diğer en önemli ayağını oluşturan havaalanı işletmeciliği kapsamında da şu gelişmeler yaşanmıştır:

Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası Yapımı işi, DHMİ tarafından Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale edilmiş olup, yapımı tamamlanan yatırım 1.4.1998 tarihinde hizmete verilmiştir. Terminal binası görevli firma tarafından 9 yıl işletildikten sonra DHMİ'ye devredilecektir.

Atatürk Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası, Katlı Otopark ve Müteimmimleri işi, DHMİ tarafından Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale edilmiş olup, 30 aylık yatırım süresinden sonra en kısa işletme süresini veren (3 yıl, 8 ay, 20 gün) teklif eden Tepe-Akfen-Vie Ortak Girişimi tarafından tamamlanarak, 3 Ocak 2000’de hizmete açılmıştır.

Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası, Otopark ve Müteimmimleri işi, Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde 21.7.2000 tarihinde ihale edilecektir.

Adnan Menderes Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası, Katlı Otopark ve Müteimmimleri işi, Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde 7.7.2000 tarihinde ihale edilecektir.

3 VII. PLAN HEDEFLERİNİN MEVCUT DURUM İLE KARŞILAŞTIRILMASI

3.1 1994-1998 YILLARI ARASI TAHMİN EDİLEN VE GERÇEKLEŞEN UÇAK VE YOLCU TRAFİĞİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

3.1.1 1994-1998 Yılları Arası Tahmin Edilen ve Gerçekleşen Uçak Trafikinin Karşılaştırılması

VII. Beş Yıllık Kalkınma Planındaki 1994-1998 yılları arasındaki uçak trafiği tahminlerinin gerçekleşen değerlerle karşılaştırılması yapılarak, mutlak ve yüzde olarak farklar ortaya konulmuştur. 1994-1998 yılları uçak trafiği tahmin ve gerçekleşen değerlerin mutlak ve yüzde olarak farkları Tablo-38, 39 ve 40'da verilmiştir.

TABLO 38. 1994 –1995 Yılı Uçak Trafığı Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması

MEYDANLAR	TRAFİK	1994				1995			
		TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	% FARK	TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	%FARK
ATATÜRK	İÇHAT	64.097	56.557	-7.540	-13,33	73.135	58.529	-14.606	-24,96
	DIŞHAT	92.860	94.070	1.210	1,29	102.767	101.101	-1.666	-1,65
	TOPLAM	156.957	150.627	-6.330	-4,20	175.902	159.630	-16.272	-10,19
ESENBOĞA	İÇHAT	33.438	33.395	-43	-0,13	37.270	34.122	-3.148	-9,23
	DIŞHAT	11.866	11.616	-250	-2,15	13.226	12.048	-1.178	-9,78
	TOPLAM	45.304	45.011	-293	-0,65	50.497	46.170	-4.327	-9,37
A.MENDERES	İÇHAT	17.338	14.248	-3.090	-21,69	20.426	15.794	-4.632	-29,33
	DIŞHAT	20.358	13.896	-6.462	-46,50	21.775	17.010	-4.765	-28,01
	TOPLAM	37.696	28.144	-9.552	-33,94	42.201	32.804	-9.397	-28,65
ANTALYA	İÇHAT	13.022	10.367	-2.655	-25,61	14.622	12.672	-1.950	-15,39
	DIŞHAT	26.815	23.208	-3.607	-15,54	29.939	31.851	1.912	6,00
	TOPLAM	39.837	33.575	-6.262	-18,65	44.561	44.523	-38	-0,09
DALAMAN	İÇHAT	7.336	6.573	-763	-11,61	8.095	10.598	2.503	23,62
	DIŞHAT	11.095	9.478	-1.617	-17,06	12.858	12.700	-158	-1,24
	TOPLAM	18.431	16.051	-2.380	-14,83	20.953	23.298	2.345	10,07
ADANA	İÇHAT	6.305	7.635	1.330	17,42	6.770	8.346	1.576	18,88
	DIŞHAT	3.255	3.242	-13	-0,40	3.737	2.619	-1.118	-42,69
	TOPLAM	9.560	10.877	1.317	12,11	10.507	10.965	458	4,18
TRABZON	İÇHAT	3.922	3.660	-262	-7,16	4.559	4.154	-405	-9,75
	DIŞHAT	1.433	3.215	1.782	55,43	2.105	1.686	-419	-24,85
	TOPLAM	5.355	6.875	1.520	22,11	6.663	5.840	-823	-14,09
BURSA	İÇHAT	6.175	5.235	-940	-17,96	7.619	7.798	179	2,30
	DIŞHAT		30	30	100,00		95	95	100,00
	TOPLAM	6.175	5.265	-910	-17,28	7.619	7.893	274	3,47
ÇARDAK	İÇHAT	450	343	-107	-31,20	495	408	-87	-21,32
	DIŞHAT								
	TOPLAM	450	343	-107	-31,20	495	408	-87	-21,32
DİYARBAKIR	İÇHAT	2.923	2.264	-659	-29,11	3.446	2.458	-988	-40,20
	DIŞHAT	28	38	10	26,32	33	56	23	41,07
	TOPLAM	2.951	2.302	-649	-28,19	3.479	2.514	-965	-38,39
ELAZIĞ	İÇHAT	1.561	2.308	747	32,37	1.717	1.509	-208	-13,78
	DIŞHAT	28		-28		31		-31	
	TOPLAM	1.589	2.308	719	31,15	1.748	1.509	-239	-15,84
ERZİNCAN	İÇHAT	486	598	112	18,73	571	534	-37	-6,93
	DIŞHAT								
	TOPLAM	486	598	112	18,73	571	534	-37	-6,93
ERZURUM	İÇHAT	1.608	1.628	20	1,23	1.769	1.643	-126	-7,67
	DIŞHAT	43	36	-7	-19,44	47	37	-10	-27,03
	TOPLAM	1.651	1.664	13	0,78	1.816	1.680	-136	-8,10
GAZİANTEP	İÇHAT	1.249	1.437	188	13,08	1.353	1.848	495	26,79
	DIŞHAT	45	132	87	65,91	50	105	55	52,38
	TOPLAM	1.294	1.569	275	17,53	1.403	1.953	550	28,16
KARS	İÇHAT	513	776	263	33,89	564	931	367	39,42
	DIŞHAT	32		-32		35		-35	
	TOPLAM	545	776	231	29,77	600	931	331	35,55
MALATYA	İÇHAT	1.063	894	-169	-18,90	1.169	1.166	-3	-0,26
	DIŞHAT								
	TOPLAM	1.063	894	-169	-18,90	1.169	1.166	-3	-0,26
MUŞ	İÇHAT	621	647	26	4,02	683	691	8	1,16
	DIŞHAT								
	TOPLAM	621	647	26	4,02	683	691	8	1,16
SAMSUN	İÇHAT	1.389	1.323	-66	-4,99	1.528	1.554	26	1,67
	DIŞHAT		55	55	100,00		99	99	100,00
	TOPLAM	1.389	1.378	-11	-0,80	1.528	1.653	125	7,56
SİNOP	İÇHAT	317	37	-280	-756,76	349	58	-291	-501,72
	DIŞHAT		4	4	100,00		14	14	100,00
	TOPLAM	317	41	-276	-673,17	349	72	-277	-384,72
SİVAS	İÇHAT	178	325	147	45,23	196	292	96	32,88
	DIŞHAT								
	TOPLAM	178	325	147	45,23	196	292	96	32,88
ŞANLIURFA	İÇHAT	461	528	67	12,69	507	504	-3	-0,60
	DIŞHAT								
	TOPLAM	461	528	67	12,69	507	504	-3	-0,60
VAN	İÇHAT	2.399	2.563	164	6,40	2.639	2.584	-55	-2,13
	DIŞHAT	13		-13		14	10	-4	-40,00
	TOPLAM	2.412	2.563	151	5,89	2.653	2.594	-59	-2,27
GENEL TOP.	İÇHAT	165.913	153.341	-12.572	-8,20	188.448	169.018	-19.430	-11,50
	DIŞHAT	167.871	159.020	-8.851	-5,57	186.617	179.431	-7.186	-4,00
	TOPLAM	333.784	312.361	-21.423	-6,86	375.065	348.449	-26.616	-7,64

TABLO 39. 1996 –1997 Yılı Uçak Trafığı Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması

MEYDANLAR	TRAFİK	1996				1997			
		TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	% FARK	TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	%FARK
ATATÜRK	İÇHAT	81.933	61.130	-20.803	-34,03	90.731	68.645	-22.086	-32,17
	DİŞHAT	114.083	112.292	-1.791	-1,59	125.400	116.410	-8.990	-7,72
	TOPLAM	196.016	173.422	-22.594	-13,03	216.131	185.055	-31.076	-16,79
ESENBOĞA	İÇHAT	41.043	35.653	-5.390	-15,12	44.815	32.205	-12.610	-39,16
	DİŞHAT	14.453	11.600	-2.853	-24,59	15.679	11.427	-4.252	-37,21
	TOPLAM	55.495	47.253	-8.242	-17,44	60.494	48.632	-11.862	-24,39
A.MENDERES	İÇHAT	23.407	16.948	-6.459	-38,11	26.388	17.674	-8.714	-49,30
	DİŞHAT	24.287	17.804	-6.483	-36,41	26.800	18.002	-8.798	-48,87
	TOPLAM	47.694	34.752	-12.942	-37,24	53.188	35.676	-17.512	-49,09
ANTALYA	İÇHAT	16.390	14.522	-1.868	-12,86	18.157	14.225	-3.932	-27,64
	DİŞHAT	33.919	35.872	1.953	5,44	37.900	39.605	1.705	4,31
	TOPLAM	50.309	50.394	85	0,17	56.057	53.830	-2.227	-4,14
DALAMAN	İÇHAT	8.974	8.187	-787	-9,61	9.853	7.918	-1.935	-24,44
	DİŞHAT	14.690	13.848	-842	-6,08	16.522	14.885	-1.637	-11,00
	TOPLAM	23.664	22.035	-1.629	-7,39	26.375	22.803	-3.572	-15,66
ADANA	İÇHAT	7.137	8.662	1.525	17,61	7.503	9.662	2.159	22,35
	DİŞHAT	4.368	2.765	-1.603	-57,97	4.999	3.044	-1.955	-64,22
	TOPLAM	11.505	11.427	-78	-0,68	12.502	12.706	204	1,61
TRABZON	İÇHAT	5.241	4.139	-1.102	-26,62	5.923	4.246	-1.677	-39,50
	DİŞHAT	2.566	1.870	-696	-37,22	3.027	1.365	-1.662	-121,76
	TOPLAM	7.807	6.009	-1.798	-29,92	8.950	5.611	-3.339	-59,51
BURSA	İÇHAT	8.693	8.455	-238	-2,81	9.768	8.721	-1.047	-12,01
	DİŞHAT		161	161	100,00		232	232	100,00
	TOPLAM	8.693	8.616	-77	-0,89	9.768	8.953	-815	-9,10
ÇARDAK	İÇHAT	545	694	149	21,47	599	830	231	27,83
	DİŞHAT								
	TOPLAM	545	694	149	21,47	599	830	231	27,83
DIYARBAKIR	İÇHAT	4.015	2.512	-1.503	-59,83	4.584	2.592	-1.992	-76,85
	DİŞHAT	36	58	22	37,93	39	64	25	39,06
	TOPLAM	4.051	2.570	-1.481	-57,63	4.623	2.656	-1.967	-74,06
ELAZIĞ	İÇHAT	1.889	1.851	-38	-2,05	2.078	1.918	-160	-8,34
	DİŞHAT	34		-34		37		-37	
	TOPLAM	1.923	1.851	-72	-3,89	2.115	1.918	-197	-10,27
ERZİNCAN	İÇHAT	615	646	31	4,80	660	640	-20	-3,13
	DİŞHAT								
	TOPLAM	615	646	31	4,80	660	640	-20	-3,13
ERZURUM	İÇHAT	1.946	2.060	114	5,53	2.140	2.209	69	3,12
	DİŞHAT	52	85	33	38,82	57	68	11	16,18
	TOPLAM	1.998	2.145	147	6,85	2.197	2.277	80	3,51
GAZİANTEP	İÇHAT	1.472	1.884	412	21,87	1.591	2.291	700	30,55
	DİŞHAT	55	48	-7	-14,58	60	97	37	38,14
	TOPLAM	1.527	1.932	405	20,96	1.651	2.388	737	30,86
KARS	İÇHAT	621	926	305	32,94	683	1.086	403	37,11
	DİŞHAT	39	2	-37	-1850,00	43		-43	
	TOPLAM	659	928	269	28,99	726	1.086	360	33,15
MALATYA	İÇHAT	1.286	796	-490	-61,56	1.415	1.009	-406	-40,24
	DİŞHAT								
	TOPLAM	1.286	796	-490	-61,56	1.415	1.009	-406	-40,24
MUŞ	İÇHAT	751	871	120	13,78	827	1.050	223	21,24
	DİŞHAT								
	TOPLAM	751	871	120	13,78	827	1.050	223	21,24
SAMSUN	İÇHAT	1.681	1.267	-414	-32,68	1.849	1.413	-436	-30,86
	DİŞHAT		10	10	100,00		19	19	100,00
	TOPLAM	1.681	1.277	-404	-31,64	1.849	1.432	-417	-29,12
SINOP	İÇHAT	384	62	-322	-519,35	422	132	-290	-219,70
	DİŞHAT		26	26	100,00		12	12	100,00
	TOPLAM	384	88	-296	-336,36	422	144	-278	-193,06
SİVAS	İÇHAT	215	270	55	20,37	237	279	42	15,05
	DİŞHAT						7	7	100,00
	TOPLAM	215	270	55	20,37	237	286	49	17,13
ŞANLIURFA	İÇHAT	558	745	187	25,10	614	862	248	28,77
	DİŞHAT								
	TOPLAM	558	745	187	25,10	614	862	248	28,77
VAN	İÇHAT	2.903	2.759	-144	-5,22	3.193	4.623	1.430	30,93
	DİŞHAT	16	5	-11	-220,00	17	7	-10	-142,86
	TOPLAM	2.919	2.764	-155	-5,61	3.210	4.630	1.420	30,67
GENEL TOP.	İÇHAT	210.561	176.040	-34.521	-19,61	232.780	197.103	-35.677	-18,10
	DİŞHAT	208.597	196.446	-12.151	-6,19	230.579	206.711	-23.868	-11,55
	TOPLAM	419.158	372.486	-46.672	-12,53	463.359	403.814	-59.545	-14,75

TABLO 40. 1998 Yılı Uçak Trafığı Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması

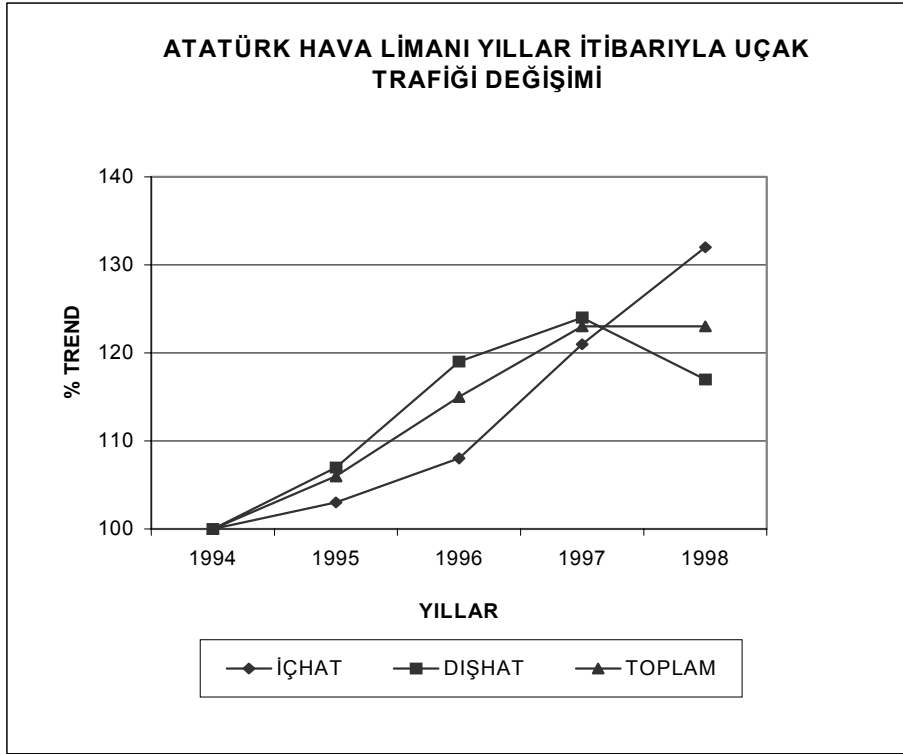
MEYDANLAR	TRAFİK	1998			
		TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	% FARK
ATATÜRK	İÇHAT	99.529	74.870	-24.659	-32,94
	DİŞHAT	136.716	109.920	-26.796	-24,38
	TOPLAM	236.245	184.790	-51.455	-27,85
ESENBOĞA	İÇHAT	48.588	41.406	-7.182	-17,35
	DİŞHAT	16.905	12.160	-4.745	-39,02
	TOPLAM	65.493	53.566	-11.927	-22,27
A.MENDERES	İÇHAT	29.369	18.318	-11.051	-60,33
	DİŞHAT	29.312	14.106	-15.206	-107,80
	TOPLAM	58.681	32.424	-26.257	-80,98
ANTALYA	İÇHAT	19.925	14.165	-5.760	-40,66
	DİŞHAT	41.881	36.283	-5.598	-15,43
	TOPLAM	61.806	50.448	-11.358	-22,51
DALAMAN	İÇHAT	10.732	7.635	-3.097	-40,56
	DİŞHAT	18.354	12.968	-5.386	-41,53
	TOPLAM	29.086	20.603	-8.483	-41,17
ADANA	İÇHAT	7.870	12.157	4.287	35,26
	DİŞHAT	5.629	2.483	-3.146	-126,70
	TOPLAM	13.499	14.640	1.141	7,79
TRABZON	İÇHAT	6.605	5.992	-613	-10,23
	DİŞHAT	3.488	1.132	-2.356	-208,13
	TOPLAM	10.093	7.124	-2.969	-41,68
BURSA	İÇHAT	10.842	8.539	-2.303	-26,97
	DİŞHAT		261	261	100,00
	TOPLAM	10.842	8.800	-2.042	-23,20
ÇARDAK	İÇHAT	659	685	26	3,80
	DİŞHAT				
	TOPLAM	659	685	26	3,80
DIYARBAKIR	İÇHAT	5.154	2.607	-2.547	-97,70
	DİŞHAT	42	80	38	47,50
	TOPLAM	5.196	2.687	-2.509	-93,38
ELAZIĞ	İÇHAT	2.285	1.684	-601	-35,69
	DİŞHAT	40		-40	
	TOPLAM	2.325	1.684	-641	-38,06
ERZİNCAN	İÇHAT	704	566	-138	-24,38
	DİŞHAT				
	TOPLAM	704	566	-138	-24,38
ERZURUM	İÇHAT	2.354	2.307	-47	-2,04
	DİŞHAT	63	62	-1	-1,61
	TOPLAM	2.417	2.369	-48	-2,03
GAZİANTEP	İÇHAT	1.710	3.553	1.843	51,87
	DİŞHAT	65	88	23	26,14
	TOPLAM	1.775	3.641	1.866	51,25
KARS	İÇHAT	751	1.104	353	31,97
	DİŞHAT	47		-47	
	TOPLAM	798	1.104	306	27,72
MALATYA	İÇHAT	1.556	1.285	-271	-21,09
	DİŞHAT				
	TOPLAM	1.556	1.285	-271	-21,09
MUŞ	İÇHAT	909	1.056	147	13,92
	DİŞHAT				
	TOPLAM	909	1.056	147	13,92
SAMSUN	İÇHAT	2.034	1.284	-750	-58,41
	DİŞHAT		23	23	100,00
	TOPLAM	2.034	1.307	-727	-55,62
SİNOP	İÇHAT	464	162	-302	-186,42
	DİŞHAT		14	14	100,00
	TOPLAM	464	176	-288	-163,64
SİVAS	İÇHAT	261	228	-33	-14,47
	DİŞHAT				
	TOPLAM	261	228	-33	-14,47
ŞANLIURFA	İÇHAT	675	1.114	439	39,41
	DİŞHAT				
	TOPLAM	675	1.114	439	39,41
VAN	İÇHAT	3.512	5.153	1.641	31,85
	DİŞHAT	19	9	-10	-111,11
	TOPLAM	3.531	5.162	1.631	31,60
GENEL TOP.	İÇHAT	255.115	218.155	-36.960	-16,94
	DİŞHAT	252.562	196.830	-55.732	-28,31
	TOPLAM	507.677	414.985	-92.692	-22,34

1994-1998 yılları arasında gerçekleşen değerlerin trend analizi 1994 yılı baz alınarak Tablo-41’de verilmiştir. Trend Analizi Tablosu’ndaki 7 uluslararası meydanaiki iç hat, dış hat ve toplam uçak trafiği ayrıca Grafik-13, 14, 15, 16, 17, 18 ve 19’da gösterilmiştir.

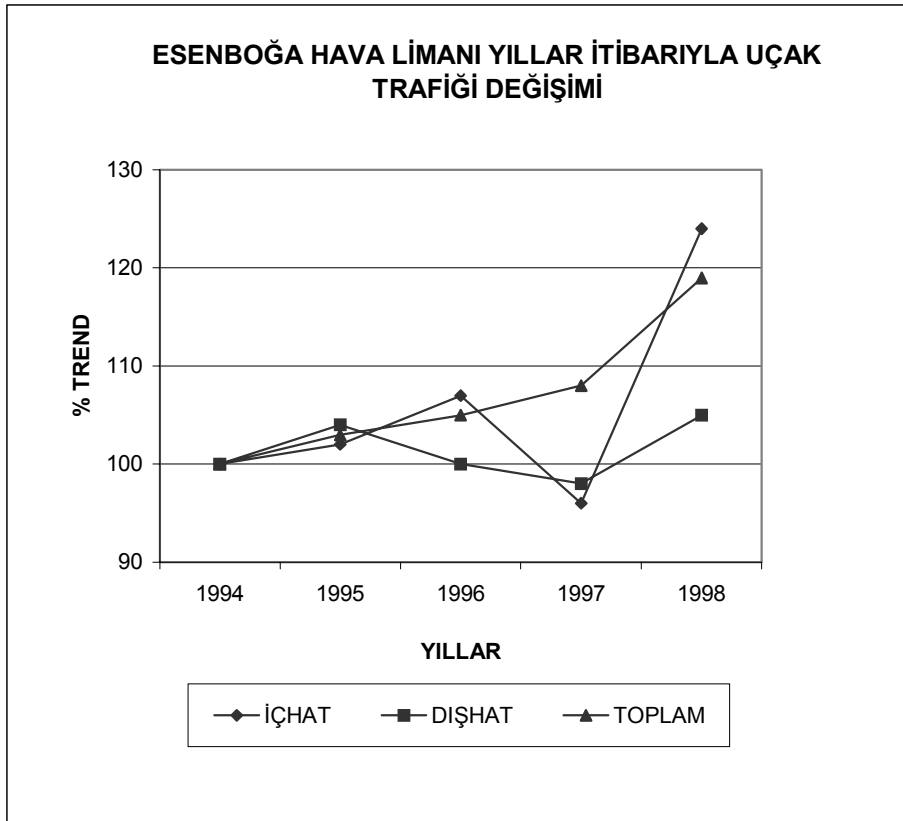
TABLO 41. 1994-1998 Yılları Gerçekleşen Uçak Trafik Trend Analizi Tablosu

MEYDANLAR	TRAFİK	1994		1995		1996		1997		1998	
ATATÜRK	İÇHAT	56.557	100	58.529	103,49	61.130	108,09	68.645	121,37	74.870	132,38
	DİŞHAT	94.070	100	101.101	107,47	112.292	119,37	116.410	123,75	109.920	116,85
	TOPLAM	150.627	100	159.630	105,98	173.422	115,13	185.055	122,86	184.790	122,68
ESENBOĞA	İÇHAT	33.395	100	34.122	102,18	35.653	106,76	32.205	96,44	41.406	123,99
	DİŞHAT	11.616	100	12.048	103,72	11.600	99,86	11.427	98,37	12.160	104,68
	TOPLAM	45.011	100	46.170	102,57	47.253	104,98	48.632	108,04	53.566	119,01
A.MENDERES	İÇHAT	14.248	100	15.794	110,85	16.948	118,95	17.674	124,05	18.318	128,57
	DİŞHAT	13.896	100	17.010	122,41	17.804	128,12	18.002	129,55	14.106	101,51
	TOPLAM	28.144	100	32.804	116,56	34.752	123,48	35.676	126,76	32.424	115,21
ANTALYA	İÇHAT	10.367	100	12.672	122,23	14.522	140,08	14.225	137,21	14.165	136,64
	DİŞHAT	23.208	100	31.851	137,24	35.872	154,57	39.605	170,65	36.283	156,34
	TOPLAM	33.575	100	44.523	132,61	50.394	150,09	53.830	160,33	50.448	150,25
DALAMAN	İÇHAT	6.573	100	10.598	161,24	8.187	124,55	7.918	120,46	7.635	116,16
	DİŞHAT	9.478	100	12.700	133,99	13.848	146,11	14.885	157,05	12.968	136,82
	TOPLAM	16.051	100	23.298	145,15	22.035	137,28	22.803	142,07	20.603	128,36
ADANA	İÇHAT	7.635	100	8.346	109,31	8.662		9.662	126,55	12.157	159,23
	DİŞHAT	3.242	100	2.619	80,78	2.765	85,29	3.044	93,89	2.483	76,59
	TOPLAM	10.877	100	10.965	100,81	11.427	105,06	12.706	116,82	14.640	134,60
TRABZON	İÇHAT	3.660	100	4.154	113,50	4.139	113,09	4.246	116,01	5.992	163,72
	DİŞHAT	3.215	100	1.686	52,44	1.870	58,16	1.365	42,46	1.132	35,21
	TOPLAM	6.875	100	5.840	84,95	6.009	87,40	5.611	81,61	7.124	103,62
BURSA	İÇHAT	5.235	100	7.798	148,96	8.455	161,51	8.721	166,59	8.539	163,11
	DİŞHAT	30	100	95	316,67	161	536,67	232	773,33	261	870,00
	TOPLAM	5.265	100	7.893	149,91	8.616	163,65	8.953	170,05	8.800	167,14
ÇARDAK	İÇHAT	343	100	408	118,95	694	202,33	830	241,98	685	199,71
	DİŞHAT										
	TOPLAM	343	100	408	118,95	694	202,33	830	241,98	685	199,71
DIYARBAKIR	İÇHAT	2.264	100	2.458	108,57	2.512	110,95	2.592	114,49	2.607	115,15
	DİŞHAT	38	100	56	147,37	58	152,63	64	168,42	80	210,53
	TOPLAM	2.302	100	2.514	109,21	2.570	111,64	2.656	115,38	2.687	116,72
ELAZIĞ	İÇHAT	2.308	100	1.509	65,38	1.851	80,20	1.918	83,10	1.684	72,96
	DİŞHAT										
	TOPLAM	2.308	100	1.509	65,38	1.851	80,20	1.918	83,10	1.684	72,96
ERZİNCAN	İÇHAT	598	100	534	89,30	646	108,03	640	107,02	566	94,65
	DİŞHAT										
	TOPLAM	598	100	534	89,30	646	108,03	640	107,02	566	94,65
ERZURUM	İÇHAT	1.628	100	1.643	100,92	2.060	126,54	2.209	135,69	2.307	141,71
	DİŞHAT	36	100	37	102,78	85	236,11	68	188,89	62	172,22
	TOPLAM	1.664	100	1.680	100,96	2.145	128,91	2.277	136,84	2.369	142,37
GAZİANTEP	İÇHAT	1.437	100	1.848	128,60	1.884	131,11	2.291	159,43	3.553	247,25
	DİŞHAT	132	100	105	79,55	48	36,36	97	73,48	88	66,67
	TOPLAM	1.569	100	1.953	124,47	1.932	123,14	2.388	152,20	3.641	232,06
KARS	İÇHAT	776	100	931	119,97	926	119,33	1.086	139,95	1.104	142,27
	DİŞHAT										
	TOPLAM	776	100	931	119,97	926	119,95	1.086	139,95	1.104	142,27
MALATYA	İÇHAT	894	100	1.166	130,43	796	89,04	1.009	112,86	1.285	143,74
	DİŞHAT										
	TOPLAM	894	100	1.166	130,43	796	89,04	1.009	112,86	1.285	143,74
MUŞ	İÇHAT	647	100	691	106,80	871	134,62	1.050	162,29	1.056	163,21
	DİŞHAT										
	TOPLAM	647	100	691	106,80	871	134,62	1.050	162,29	1.056	163,21
SAMSUN	İÇHAT	1.323	100	1.554	117,46	1.267	95,77	1.413	106,80	1.284	97,05
	DİŞHAT	55	100	99	180,00	10	18,18	19	34,55	23	41,82
	TOPLAM	1.378	100	1.653	119,96	1.277	92,67	1.432	103,92	1.307	94,85
SİNOP	İÇHAT	37	100	58	156,76	62	167,57	132	356,76	162	437,84
	DİŞHAT	4	100	14	350,00	26	650,00	12	300,00	14	350,00
	TOPLAM	41	100	72	175,61	88	214,63	144	351,22	176	429,27
SIVAS	İÇHAT	325	100	292	89,85	270	83,08	279	85,85	228	70,15
	DİŞHAT							7			
	TOPLAM	325	100	292	89,85	270	83,08	286	88,00	228	70,15
ŞANLIURFA	İÇHAT	528	100	504	95,45	745	141,10	862	163,26	1.114	210,98
	DİŞHAT										
	TOPLAM	528	100	504	95,45	745	141,10	862	163,26	1.114	210,98
VAN	İÇHAT	2.563	100	2.584	100,82	2.759	107,65	4.623	180,37	5.153	201,05
	DİŞHAT			10		5		7		9	
	TOPLAM	2.563	100	2.594	101,21	2.764	107,84	4.630	180,65	5.162	201,40
GENEL TOP.	İÇHAT	153.341	100	169.018	110,22	176.040	114,80	197.103	128,54	218.155	142,27
	DİŞHAT	159.020	100	179.431	112,84	196.446	123,54	206.711	129,99	196.830	123,78
	TOPLAM	312.361	100	348.449	111,55	372.486	119,25	403.814	129,28	414.985	132,85

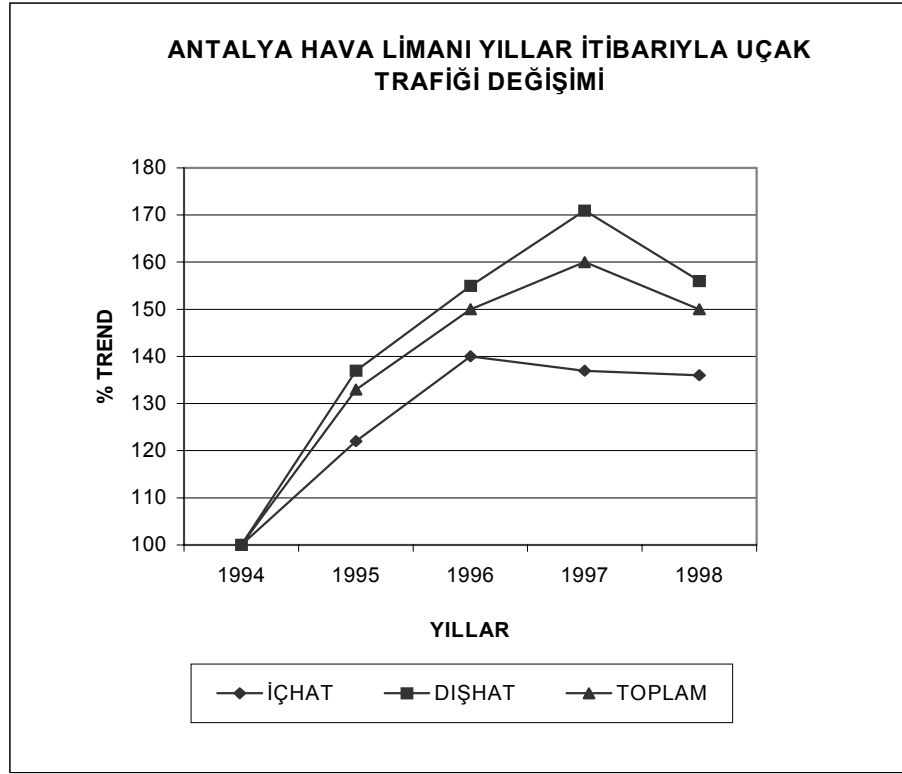
GRAFİK 13.



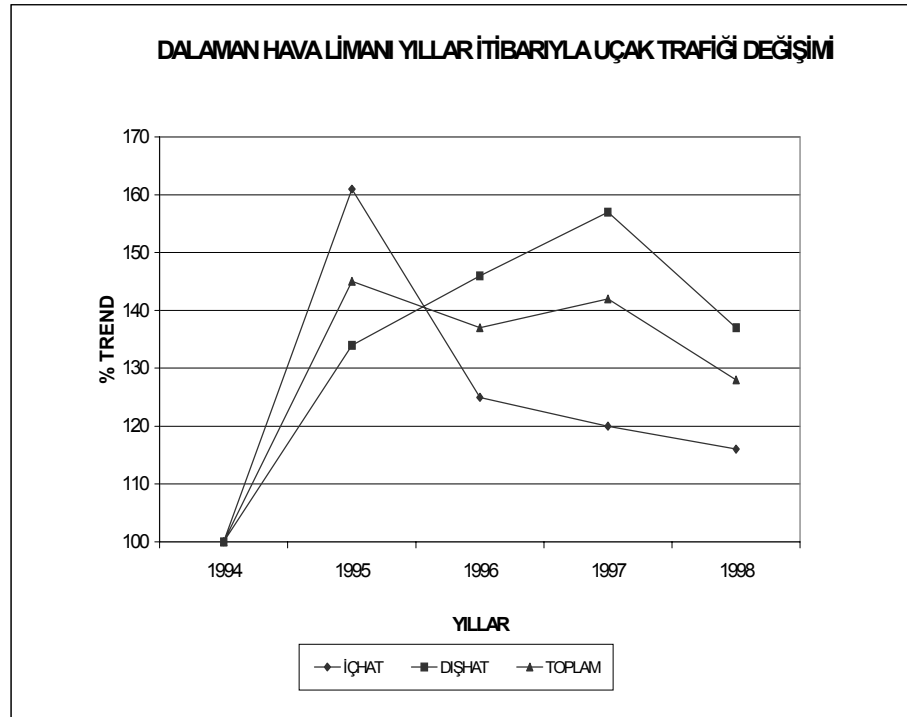
GRAFİK 14.



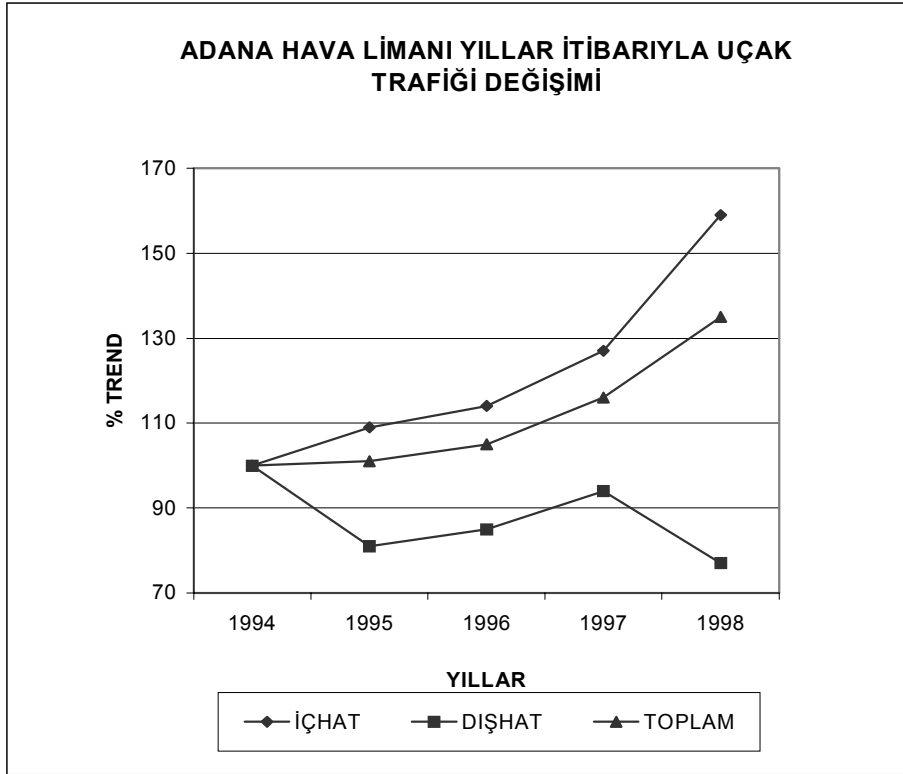
GRAFİK 15.



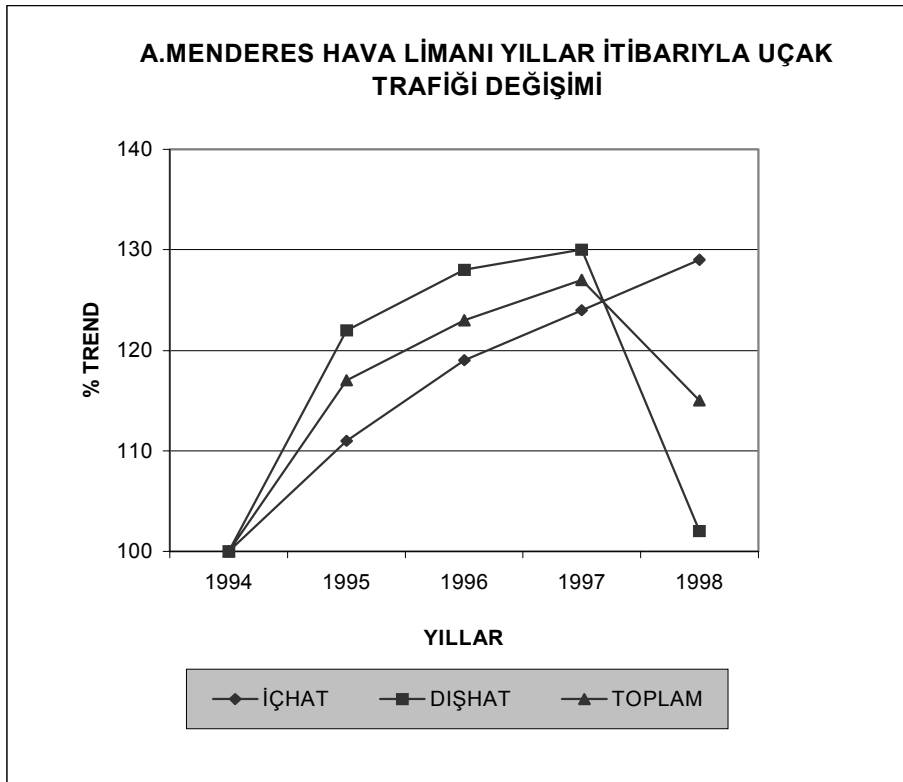
GRAFİK 16.



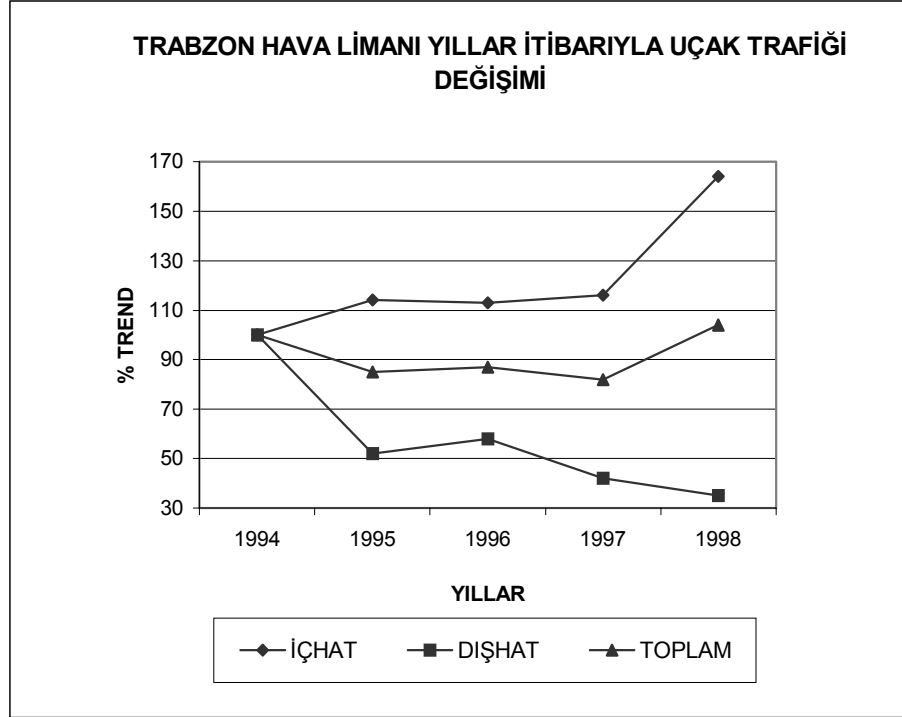
GRAFİK 17.



GRAFİK 18.



GRAFİK 19.



Dış hat trafiğinin iç hat trafiğe göre daha yoğun olarak yaşandığı Atatürk havalimanında, uçak sayısı değişimi 1994-1998 yılları arasında şu şekilde bir dağılım izlemiştir: 1994, 1995, 1996 ve 1997 yıllarında uçak sayısı iç ve dış hatlar kapsamında düzenli bir artış sergilemiştir. Bununla birlikte 1998 yılında iç hatlarda uçak trafiği artışı devam ederken, dış hatlarda 1996 yılı seviyesinin daha da altında bir azalma meydana gelmiştir. 1998 yılında dış hatlar uçak trafiğinde yaşanan azalma eğiliminin toplam uçak trafiğini de etkilemesi nedeniyle, 1994, 1995, 1996 ve 1997 yıllarında toplam uçak trafiğinde artış eğilimi bulunurken, 1998 yılında bu miktarda bir azalma meydana gelmiştir.

İç hat trafiğinin dış hat trafiğe göre daha yoğun olarak yaşandığı Esenboğa havalimanında ise, iç hat uçak trafiğinde 1994, 1995 ve 1996 yıllarında bir artış seyri izlenmektedir. 1997 yılında azalma meydana gelen iç hat uçak trafiğinde, 1998 yılında tekrar yoğun bir artış yaşanmıştır. Esenboğa havalimanının dış hat uçak trafiğinin 1994 ve 1998 yılları arasında inişli çıkışlı bir seyir izlediği görülmekle birlikte, yıllar itibariyle dağılımı şu şekilde gerçekleşmiştir. 1994 ve 1995 yılları arasında artış, 1995 ve 1997 yılları arasında azalma ve 1997-1998 yılları arasında artış meydana gelmiştir. Bununla birlikte 1994 ve 1998 yılları arasında toplam uçak trafiğinde düzenli bir artış olduğu görülmektedir.

Adnan Menderes havalimanında 1994 ve 1997 yılları arasında iç ve dış hatlar ile toplam uçak trafiğinde sürekli bir artış olduğu görülmektedir. 1998 yılında ise, dış hatlar ve toplam uçak trafiğinde hızlı bir azalma meydana gelmiştir. Bununla birlikte iç hatlar uçak trafiğindeki artış eğilimi, 1998 yılında da devam etmiştir.

Antalya havalimanı dış hatlar uçak trafiğinde 1994-1997 yılları arasında düzenli bir artış gözlemlenmekle birlikte, 1998 yılında 1996 yılı seviyesine ulaşan bir azalma görülmektedir. İç hatlar uçak trafiğinde ise, 1994-1996 yıllarında artış eğilimi bulunurken, 1997 ve 1998 yıllarında hafif bir azalma meydana gelmiştir. Toplam uçak trafiği ise, dış hatlar uçak trafiğine benzer bir seyir izlemiş ve 1994-1997 yılları arasında artış yaşanırken, 1998 yılında azalma meydana gelmiştir.

1994-1997 yılları arasında dış hat uçak trafiğinde sürekli artış yaşanan Dalaman havalimanında, 1998 yılında 1995 yılı seviyesine yaklaşan bir düşüş meydana gelmiştir.

İç hat uçak trafiğinde 1994-1995 yılları arasında yoğun bir artış yaşanmakla birlikte, 1996-1998 yılları arasında düzenli bir biçimde azalmalar meydana gelmiştir. Toplam uçak trafiği ise, yıllar itibariyle şu şekilde bir dağılım izlemiştir: 1994-1995 artış, 1995-1996 azalma, 1996-1997 artış ve 1997-1998 azalma meydana gelmiştir.

Adana havalimanında iç hatlar uçak trafiğinde 1994-1998 yılları arasında sürekli bir artış gözlemlenmiştir. Toplam uçak trafiğindeki değişim trendi de iç hatlardakine benzer bir seyir izleyerek, artış eğiliminde bulunmuştur. Dış hatlarda ise inişli çıkışlı bir eğilim mevcuttur.

Trabzon havalimanında iç hatlar uçak trafiği 1994-1995 yılları arasında artış istikametli bir seyir izlemiştir. 1996 yılında ise 1995 yılı seviyesine göre hafif bir azalma meydana gelmiştir. 1997-1998 yıllarında tekrar artış olmuştur. En büyük değişim 1997-1998 yıllarında meydana gelmiştir. Dış hatlar uçak trafiğinde ise, sürekli bir azalma gözlemlenmiştir. 1994-1995 arası hızlı bir düşüş, 1995-1996 arasında kısmi artış, 1996-1998 arasında sürekli düşüş yönünde bir dağılım gerçekleşmiştir. Toplam uçak trafiğinde ise, 1994-1998 yılları arasında inişli çıkışlı bir seyir gözlemlenmiştir.

3.1.2 1994-1998 Yılları Arası Tahmin Edilen ve Gerçekleşen Yolcu Trafiğinin Karşılaştırılması

VII. Beş Yıllık Kalkınma Planındaki 1994-1998 yılları arasındaki yolcu trafiği tahminlerinin gerçekleşen değerlerle karşılaştırılması yapılarak, mutlak ve yüzde olarak farklar ortaya konulmuştur. 1994-1998 yılları uçak trafiği tahmin ve gerçekleşen değerlerin mutlak ve yüzde olarak farkları Tablo-42, 43 ve 44'de verilmiştir.

TABLO 42. 1994-1995 Yılları Yolcu Trafik Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması

MEYDANLAR	TRAFİK	1994				1995			
		TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	% FARK	TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	%FARK
ATATÜRK	İÇHAT	3.233.660	3.241.500	7.840	0,24	3.486.713	3.804.376	317.663	8,35
	DIŞHAT	7.737.175	6.847.122	-890.053	-13,00	8.502.923	8.120.742	-382.181	-4,71
	TOPLAM	10.970.835	10.088.622	-882.213	-8,74	11.989.636	11.925.118	-64.518	-0,54
ESENBOĞA	İÇHAT	2.038.130	2.224.530	186.400	8,38	2.181.190	2.603.241	422.051	16,21
	DIŞHAT	1.148.940	951.755	-197.185	-20,72	1.325.738	992.870	-332.868	-33,53
	TOPLAM	3.187.070	3.176.285	-10.785	-0,34	3.506.928	3.596.111	89.183	2,48
A.MENDERES	İÇHAT	794.277	837.475	43.198	5,16	829.342	1.019.399	190.057	18,64
	DIŞHAT	2.250.335	1.496.106	-754.229	-50,41	2.467.707	1.970.248	-497.459	-25,25
	TOPLAM	3.044.612	2.333.581	-711.031	-30,47	3.297.049	2.989.647	-307.402	-10,28
ANTALYA	İÇHAT	523.854	509.717	-14.137	-2,77	569.086	594.466	25.380	4,27
	DIŞHAT	3.389.000	2.546.782	-842.218	-33,07	3.768.575	4.133.203	364.628	8,82
	TOPLAM	3.912.854	3.056.499	-856.355	-28,02	4.337.661	4.727.669	390.008	8,25
DALAMAN	İÇHAT	159.381	162.362	2.981	1,84	180.316	186.096	5.780	3,11
	DIŞHAT	1.606.120	1.381.621	-224.499	-16,25	1.859.833	1.895.609	35.776	1,89
	TOPLAM	1.765.501	1.543.983	-221.518	-14,35	2.040.149	2.081.705	41.556	2,00
ADANA	İÇHAT	500.410	484.375	-16.035	-3,31	551.804	545.345	-6.459	-1,18
	DIŞHAT	270.265	217.903	-52.362	-24,03	311.065	231.070	-79.995	-34,62
	TOPLAM	770.675	702.278	-68.397	-9,74	862.869	776.415	-86.454	-11,14
TRABZON	İÇHAT	287.573	315.136	27.563	8,75	326.621	387.991	61.370	15,82
	DIŞHAT	80.500	97.479	16.979	17,42	98.670	58.251	-40.419	-69,39
	TOPLAM	368.073	412.615	44.542	10,80	425.291	446.242	20.951	4,69
BURSA	İÇHAT	17.068	22.216	5.148	23,17	18.775	26.839	8.064	30,05
	DIŞHAT								
	TOPLAM	17.068	22.216	5.148	23,17	18.775	26.839	8.064	30,05
ÇARDAK	İÇHAT	7.088	8.589	1.501	17,48	7.797	14.980	7.183	47,95
	DIŞHAT								
	TOPLAM	7.088	8.589	1.501	17,48	7.797	14.980	7.183	47,95
DİYARBAKIR	İÇHAT	237.114	261.124	24.010	9,19	260.825	290.625	29.800	10,25
	DIŞHAT	3.296	2.907	-389	-13,38	3.626	6.208	2.582	41,59
	TOPLAM	240.410	264.031	23.621	8,95	264.451	296.833	32.382	10,91
ELAZIĞ	İÇHAT	16.352	38.396	22.044	57,41	17.987	23.209	5.222	22,50
	DIŞHAT								
	TOPLAM	16.352	38.396	22.044	57,41	17.987	23.209	5.222	22,50
ERZİNCAN	İÇHAT	5.633	16.767	11.134	66,40	6.196	16.521	10.325	62,50
	DIŞHAT								
	TOPLAM	5.633	16.767	11.134	66,40	6.196	16.521	10.325	62,50
ERZURUM	İÇHAT	105.123	110.181	5.058	4,59	115.635	127.732	12.097	9,47
	DIŞHAT	3.332	3.340	8	0,24	3.665	3.297	-368	-11,16
	TOPLAM	108.455	113.521	5.066	4,46	119.300	131.029	11.729	8,95
GAZİANTEP	İÇHAT	77.026	83.440	6.414	7,69	84.729	120.307	35.578	29,57
	DIŞHAT	2.116	4.406	2.290	51,97	2.328	6.863	4.535	66,08
	TOPLAM	79.142	87.846	8.704	9,91	87.057	127.170	40.113	31,54
KARS	İÇHAT	21.819	66.277	44.458	67,08	24.001	84.049	60.048	71,44
	DIŞHAT	238		-238		262		-262	
	TOPLAM	22.057	66.277	44.220	66,72	24.263	84.049	59.786	71,13
MALATYA	İÇHAT	63.797	61.036	-2.761	-4,52	70.177	87.769	17.592	20,04
	DIŞHAT								
	TOPLAM	63.797	61.036	-2.761	-4,52	70.177	87.769	17.592	20,04
MUŞ	İÇHAT	9.461	36.130	26.669	73,81	10.407	46.048	35.641	77,40
	DIŞHAT								
	TOPLAM	9.461	36.130	26.669	73,81	10.407	46.048	35.641	77,40
SAMSUN	İÇHAT	28.869	45.811	16.942	36,98	31.756	58.947	27.191	46,13
	DIŞHAT		555	555	100,00		1.154	1.154	100,00
	TOPLAM	28.869	46.366	17.497	37,74	31.756	60.101	28.345	47,16
SİNOP	İÇHAT	837		-837		921		-921	
	DIŞHAT						336	336	100,00
	TOPLAM	837		-837		921	336	-585	-174,11
SİVAS	İÇHAT	653	3.977	3.324	83,58	718	6.307	5.589	88,62
	DIŞHAT								
	TOPLAM	653	3.977	3.324	83,58	718	6.307	5.589	88,62
ŞANLIURFA	İÇHAT	12.320	23.758	11.438	48,14	13.552	31.293	17.741	56,69
	DIŞHAT								
	TOPLAM	12.320	23.758	11.438	48,14	13.552	31.293	17.741	56,69
VAN	İÇHAT	161.029	231.513	70.484	30,44	177.132	269.884	92.752	34,37
	DIŞHAT	719		-719		791		-791	
	TOPLAM	161.748	231.513	69.765	30,13	177.923	269.884	91.961	34,07
GENEL TOP.	İÇHAT	8.301.474	8.784.310	482.836	5,50	8.965.678	10.347.528	1.381.850	13,35
	DIŞHAT	16.492.036	13.549.976	-2.942.060	-21,71	18.345.183	17.419.851	-925.332	-5,31
	TOPLAM	24.793.510	22.334.286	-2.459.224	-11,01	27.310.861	27.767.379	456.518	1,64

TABLO 43. 1996-1997 Yılları Yolcu Trafığı Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması

MEYDANLAR	TRAFİK	1996				1997			
		TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	% FARK	TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	%FARK
ATATÜRK	İÇHAT	3.834.855	4.139.370	304.515	7,36	4.182.998	4.779.128	596.130	12,47
	DİŞHAT	9.497.202	9.255.296	-241.906	-2,61	10.491.481	9.828.769	-662.712	-6,74
	TOPLAM	13.332.057	13.394.666	62.609	0,47	14.674.479	14.607.897	-66.582	-0,46
ESENBOĞA	İÇHAT	2.389.926	2.610.437	220.511	8,45	2.598.661	2.820.489	221.828	7,86
	DİŞHAT	1.498.980	1.043.423	-455.557	-43,66	1.672.222	1.068.831	-603.391	-56,45
	TOPLAM	3.388.906	3.653.860	264.954	7,25	4.270.883	3.889.320	-381.563	-9,81
A.MENDERES	İÇHAT	881.261	1.071.582	190.321	17,76	933.180	1.185.990	252.810	21,32
	DİŞHAT	2.792.577	2.196.979	-595.598	-27,11	3.117.446	2.236.935	-880.511	-39,36
	TOPLAM	3.673.838	3.268.561	-405.277	-12,40	4.050.626	3.422.925	-627.701	-18,34
ANTALYA	İÇHAT	627.682	637.816	10.134	1,59	686.278	721.909	35.631	4,94
	DİŞHAT	4.286.681	4.955.089	668.408	13,49	4.804.787	5.965.724	1.160.937	19,46
	TOPLAM	4.914.363	5.592.905	678.542	12,13	5.491.065	6.687.633	1.196.568	17,89
DALAMAN	İÇHAT	198.859	199.073	214	0,11	217.403	219.671	2.268	1,03
	DİŞHAT	2.140.436	2.148.084	7.648	0,36	2.421.039	2.368.071	-52.968	-2,24
	TOPLAM	2.339.295	2.347.157	7.862	0,33	2.638.442	2.587.742	-50.700	-1,96
ADANA	İÇHAT	608.770	569.923	-38.847	-6,82	665.737	629.612	-36.125	-5,74
	DİŞHAT	363.276	243.208	-120.068	-49,37	415.487	271.280	-144.207	-53,16
	TOPLAM	972.046	813.131	-158.915	-19,54	1.081.224	900.892	-180.332	-20,02
TRABZON	İÇHAT	381.162	406.462	25.300	6,22	435.703	424.170	-11.533	-2,72
	DİŞHAT	121.616	58.960	-62.656	-106,27	144.561	58.212	-86.349	-148,34
	TOPLAM	502.778	465.422	-37.356	-8,03	580.264	482.382	-97.882	-20,29
BURSA	İÇHAT	20.652	23.891	3.239	13,56	22.718	23.117	399	1,73
	DİŞHAT								
	TOPLAM	20.652	23.891	3.239	13,56	22.718	23.117	399	1,73
ÇARDAK	İÇHAT	8.576	25.076	16.500	65,80	9.434	37.460	28.026	74,82
	DİŞHAT								
	TOPLAM	8.576	25.076	16.500	65,80	9.434	37.460	28.026	74,82
DIYARBAKIR	İÇHAT	286.908	276.735	-10.173	-3,68	315.599	304.138	-11.461	-3,77
	DİŞHAT	3.988	6.059	2.071	34,18	4.387	6.396	2.009	31,41
	TOPLAM	290.896	282.794	-8.102	-2,86	319.986	310.534	-9.452	-3,04
ELAZIĞ	İÇHAT	19.786	55.744	35.958	64,51	21.765	63.222	41.457	65,57
	DİŞHAT								
	TOPLAM	19.786	55.744	35.958	64,51	21.765	63.222	41.457	65,57
ERZİNCAN	İÇHAT	6.816	17.250	10.434	60,49	7.498	18.951	11.453	60,43
	DİŞHAT								
	TOPLAM	6.816	17.250	10.434	60,49	7.498	18.951	11.453	60,43
ERZURUM	İÇHAT	127.199	133.704	6.505	4,87	139.919	162.769	22.850	14,04
	DİŞHAT	4.032	5.642	1.610	28,54	4.435	7.342	2.907	39,59
	TOPLAM	131.231	139.346	8.115	5,82	144.354	170.111	25.757	15,14
GAZİANTEP	İÇHAT	93.201	134.832	41.631	30,88	102.522	172.321	69.799	40,51
	DİŞHAT	2.560	4.561	2.001	43,87	2.816	9.630	6.814	70,76
	TOPLAM	95.761	139.393	43.632	31,30	105.338	181.951	76.613	42,11
KARS	İÇHAT	26.401	85.995	59.594	69,30	29.041	103.747	74.706	72,01
	DİŞHAT	288		-288		317		-317	
	TOPLAM	26.689	85.995	59.306	68,96	29.358	103.747	74.389	71,70
MALATYA	İÇHAT	77.194	61.872	-15.322	-24,76	84.914	74.216	-10.698	-14,41
	DİŞHAT								
	TOPLAM	77.194	61.872	-15.322	-24,76	84.914	74.216	-10.698	-14,41
MUŞ	İÇHAT	11.448	54.423	42.975	78,96	12.593	56.572	43.979	77,74
	DİŞHAT								
	TOPLAM	11.448	54.423	42.975	78,96	12.593	56.572	43.979	77,74
SAMSUN	İÇHAT	34.931	55.125	20.194	36,63	38.425	63.992	25.567	39,95
	DİŞHAT		57	57	100,00	0	136	136	100,00
	TOPLAM	34.931	55.182	20.251	36,70	38.425	64.128	25.703	40,08
SİNOP	İÇHAT	1.013	74	-939	-1268,92	1.114	697	-417	-59,83
	DİŞHAT		373	373	100,00		253	253	100,00
	TOPLAM	1.013	447	-566	-126,62	1.114	950	-164	-17,26
SİVAS	İÇHAT	790	4.987	4.197	84,16	869	49.348	48.479	98,24
	DİŞHAT						289	289	100,00
	TOPLAM	790	4.987	4.197	84,16	869	49.637	48.768	98,25
ŞANLIURFA	İÇHAT	14.907	37.877	22.970	60,64	16.398	950	-15.448	-1626,11
	DİŞHAT								
	TOPLAM	14.907	37.877	22.970	60,64	16.398	950	-15.448	-1626,11
VAN	İÇHAT	194.845	258.965	64.120	24,76	214.330	293.576	79.246	26,99
	DİŞHAT	870	392	-478	-121,94	957	867	-90	-10,38
	TOPLAM	195.715	259.357	63.642	24,54	215.287	294.443	79.156	26,88
GENEL TOP.	İÇHAT	9.847.183	10.862.539	1.015.356	9,35	10.737.095	12.413.720	1.676.625	13,51
	DİŞHAT	20.712.505	19.918.123	-794.382	-3,99	23.079.934	21.982.614	-1.097.320	-4,99
	TOPLAM	30.559.688	30.780.662	220.974	0,72	33.817.029	34.396.334	579.305	1,68

TABLO 44. 1998 Yılı Yolcu Trafik Tahmin ve Gerçekleşen Değerlerin Karşılaştırılması

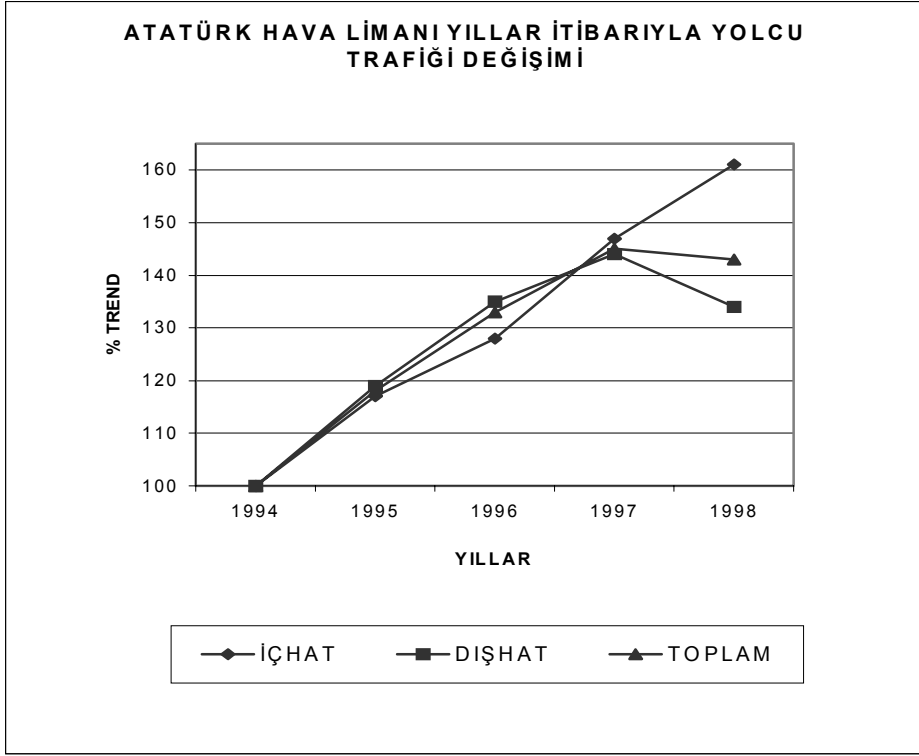
MEYDANLAR	TRAFİK	1998			
		TAHMİN	GERÇEK	MUTLAK FARK	% FARK
ATATÜRK	İÇHAT	4.531.141	5.202.542	671.401	12,91
	DİŞHAT	11.485.760	9.189.657	-2.296.103	-24,99
	TOPLAM	16.016.901	14.392.199	-1.624.702	-11,29
ESENBOĞA	İÇHAT	2.807.397	2.892.408	85.011	2,94
	DİŞHAT	1.845.463	1.161.856	-683.607	-58,84
	TOPLAM	4.652.860	4.054.264	-598.596	-14,76
A.MENDERES	İÇHAT	985.099	1.229.967	244.868	19,91
	DİŞHAT	3.442.315	1.674.714	-1.767.601	-105,55
	TOPLAM	4.427.414	2.904.681	-1.522.733	-52,42
ANTALYA	İÇHAT	744.874	704.885	-39.989	-5,67
	DİŞHAT	5.322.893	5.595.482	272.589	4,87
	TOPLAM	6.067.767	6.300.367	232.600	3,69
DALAMAN	İÇHAT	235.946	217.351	-18.595	-8,56
	DİŞHAT	2.701.641	2.068.769	-632.872	-30,59
	TOPLAM	2.937.587	2.286.120	-651.467	-28,50
ADANA	İÇHAT	722.703	671.438	-51.265	-7,64
	DİŞHAT	467.697	247.753	-219.944	-88,78
	TOPLAM	1.190.400	919.191	-271.209	-29,51
TRABZON	İÇHAT	490.244	515.805	25.561	4,96
	DİŞHAT	167.507	57.633	-109.874	-190,64
	TOPLAM	657.751	573.438	-84.313	-14,70
BURSA	İÇHAT	24.989	9.995	-14.994	-150,02
	DİŞHAT				
	TOPLAM	24.989	9.995	-14.994	-150,02
ÇARDAK	İÇHAT	10.378	35.711	25.333	70,94
	DİŞHAT				
	TOPLAM	10.378	35.711	25.333	70,94
DİYARBAKIR	İÇHAT	347.159	309.192	-37.967	-12,28
	DİŞHAT	4.826	8.579	3.753	43,75
	TOPLAM	351.985	317.771	-34.214	-10,77
ELAZIĞ	İÇHAT	23.941	70.405	46.464	66,00
	DİŞHAT				
	TOPLAM	23.941	70.405	46.464	66,00
ERZINCAN	İÇHAT	8.247	18.068	9.821	54,36
	DİŞHAT				
	TOPLAM	8.247	18.068	9.821	54,36
ERZURUM	İÇHAT	153.911	151.513	-2.398	-1,58
	DİŞHAT	4.878	5.304	426	8,03
	TOPLAM	158.789	156.817	-1.972	-1,26
GAZİANTEP	İÇHAT	112.774	214.055	101.281	47,32
	DİŞHAT	3.098	10.652	7.554	70,92
	TOPLAM	115.872	224.707	108.835	48,43
KARS	İÇHAT	31.945	101.119	69.174	68,41
	DİŞHAT	348		-348	
	TOPLAM	32.293	101.119	68.826	68,06
MALATYA	İÇHAT	93.405	82.670	-10.735	-12,99
	DİŞHAT				
	TOPLAM	93.405	82.670	-10.735	-12,99
MUŞ	İÇHAT	13.852	55.293	41.441	74,95
	DİŞHAT				
	TOPLAM	13.852	55.293	41.441	74,95
SAMSUN	İÇHAT	42.267	61.780	19.513	31,58
	DİŞHAT		136	136	100,00
	TOPLAM	42.267	61.916	19.649	31,73
SİNOP	İÇHAT	1.225	901	-324	-35,96
	DİŞHAT				
	TOPLAM	1.225	901	-324	-35,96
SIVAS	İÇHAT	956	7.807	6.851	87,75
	DİŞHAT				
	TOPLAM	956	7.807	6.851	87,75
ŞANLIURFA	İÇHAT	18.038	54.253	36.215	66,75
	DİŞHAT				
	TOPLAM	18.038	54.253	36.215	66,75
VAN	İÇHAT	235.763	289.559	53.796	18,58
	DİŞHAT	1.053	844	-209	-24,76
	TOPLAM	236.816	290.403	53.587	18,45
GENEL TOP.	İÇHAT	11.636.253	13.238.832	1.602.579	12,11
	DİŞHAT	25.447.480	20.960.847	-4.486.633	-21,40
	TOPLAM	37.083.733	34.199.679	-2.884.054	-8,43

1994-1998 yılları arasında gerçekleşen değerlerin trend analizi 1994 yılı baz alınarak Tablo-45’de verilmiştir. Trend Analizi Tablosu’ndaki 7 uluslararası meydandaki iç hat, dış hat ve toplam yolcu trafiği ayrıca Grafik-20, 21, 22,23,24,25 ve 26’da gösterilmiştir.

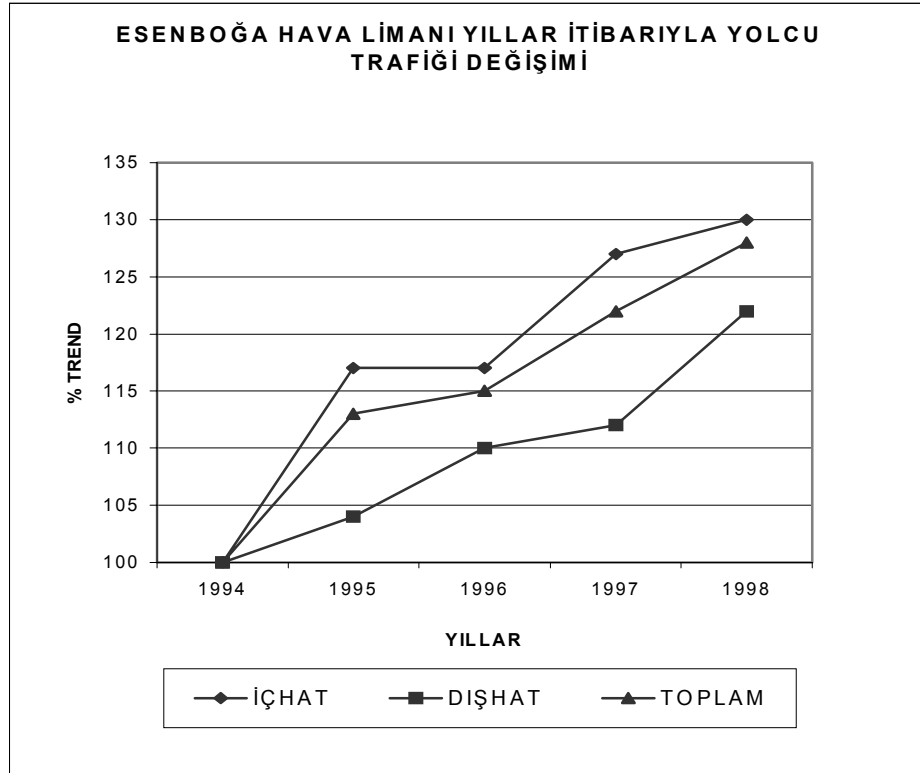
TABLO 45. 1994-1998 Yılları Yolcu Trafığı Trend Analizi Tablosu

MEYDANLAR	TRAFİK	1994	1995	1996	1997	1998
ATATÜRK	İÇHAT	3.241.500	3.804.376	4.139.370	4.779.128	5.202.542
	DIŞHAT	6.847.122	8.120.742	9.255.296	9.828.769	9.189.657
	TOPLAM	10.088.622	11.925.118	13.394.666	14.607.897	14.392.199
ESENBOĞA	İÇHAT	2.224.530	2.603.241	2.610.437	2.820.489	2.892.408
	DIŞHAT	951.755	992.870	1.043.423	1.068.831	1.161.856
	TOPLAM	3.176.285	3.596.111	3.653.860	3.889.320	4.054.264
A.MENDERES	İÇHAT	837.475	1.019.399	1.071.582	1.185.990	1.229.967
	DIŞHAT	1.496.106	1.970.248	2.196.979	2.236.935	1.674.714
	TOPLAM	2.333.581	2.989.647	3.268.561	3.422.925	2.904.681
ANTALYA	İÇHAT	509.717	594.466	637.816	721.909	704.885
	DIŞHAT	2.546.782	4.133.203	4.955.089	5.965.724	5.595.482
	TOPLAM	3.056.499	4.727.669	5.592.905	6.687.633	6.300.367
DALAMAN	İÇHAT	162.362	186.096	199.073	219.671	217.351
	DIŞHAT	1.381.621	1.895.609	2.148.084	2.368.071	2.068.769
	TOPLAM	1.543.983	2.081.705	2.347.157	2.587.742	2.286.120
ADANA	İÇHAT	484.375	545.345	569.923	629.612	671.438
	DIŞHAT	217.903	231.070	243.208	271.280	247.753
	TOPLAM	702.278	776.415	813.131	900.892	919.191
TRABZON	İÇHAT	315.136	387.991	406.462	424.170	515.805
	DIŞHAT	97.479	58.251	58.960	58.212	57.633
	TOPLAM	412.615	446.242	465.422	482.382	573.438
BURSA	İÇHAT	22.216	26.839	23.891	23.117	9.995
	DIŞHAT					
	TOPLAM	22.216	26.839	23.891	23.117	9.995
ÇARDAK	İÇHAT	8.589	14.980	25.076	37.460	35.711
	DIŞHAT					
	TOPLAM	8.589	14.980	25.076	37.460	35.711
DİYARBAKIR	İÇHAT	261.124	290.625	276.735	304.138	309.192
	DIŞHAT	2.907	6.208	6.059	6.396	8.579
	TOPLAM	264.031	296.833	282.794	310.534	317.771
ELAZIĞ	İÇHAT	38.396	23.209	55.744	63.222	70.405
	DIŞHAT					
	TOPLAM	38.396	23.209	55.744	63.222	70.405
ERZİNCAN	İÇHAT	16.767	16.521	17.250	18.951	18.068
	DIŞHAT					
	TOPLAM	16.767	16.521	17.250	18.951	18.068
ERZURUM	İÇHAT	110.181	127.732	133.704	162.769	151.513
	DIŞHAT	3.340	3.297	5.642	7.342	5.304
	TOPLAM	113.521	131.029	139.346	170.111	156.817
GAZİANTEP	İÇHAT	83.440	120.307	134.832	172.321	214.055
	DIŞHAT	4.406	6.863	4.561	9.630	10.652
	TOPLAM	87.846	127.170	139.393	181.951	224.707
KARS	İÇHAT	66.277	84.049	85.995	103.747	101.119
	DIŞHAT					
	TOPLAM	66.277	84.049	85.995	103.747	101.119
MALATYA	İÇHAT	61.036	87.769	61.872	74.216	82.670
	DIŞHAT					
	TOPLAM	61.036	87.769	61.872	74.216	82.670
MUŞ	İÇHAT	36.130	46.048	54.423	56.572	55.293
	DIŞHAT					
	TOPLAM	36.130	46.048	54.423	56.572	55.293
SAMSUN	İÇHAT	45.811	58.947	55.125	63.992	61.780
	DIŞHAT	555	1.154	57	136	136
	TOPLAM	46.366	60.101	55.182	64.128	61.916
SİNOP	İÇHAT			74	697	901
	DIŞHAT	100	336	373	253	
	TOPLAM	100	336	447	950	901
SİVAS	İÇHAT	3.977	6.307	4.987	49.348	7.807
	DIŞHAT				289	
	TOPLAM	3.977	6.307	4.987	49.637	7.807
ŞANLIURFA	İÇHAT	23.758	31.293	37.877	950	54.253
	DIŞHAT	100			4,00	
	TOPLAM	23.758	31.293	37.877	950	54.253
VAN	İÇHAT	231.513	269.884	258.965	293.576	289.559
	DIŞHAT			392	867	844
	TOPLAM	231.513	269.884	259.357	294.443	290.403
GENEL TOP.	İÇHAT	8.784.310	10.347.528	10.862.539	12.413.720	13.238.832
	DIŞHAT	13.549.976	17.419.851	19.918.123	21.982.614	20.960.847
	TOPLAM	22.334.286	27.767.379	30.780.662	34.396.334	34.199.679

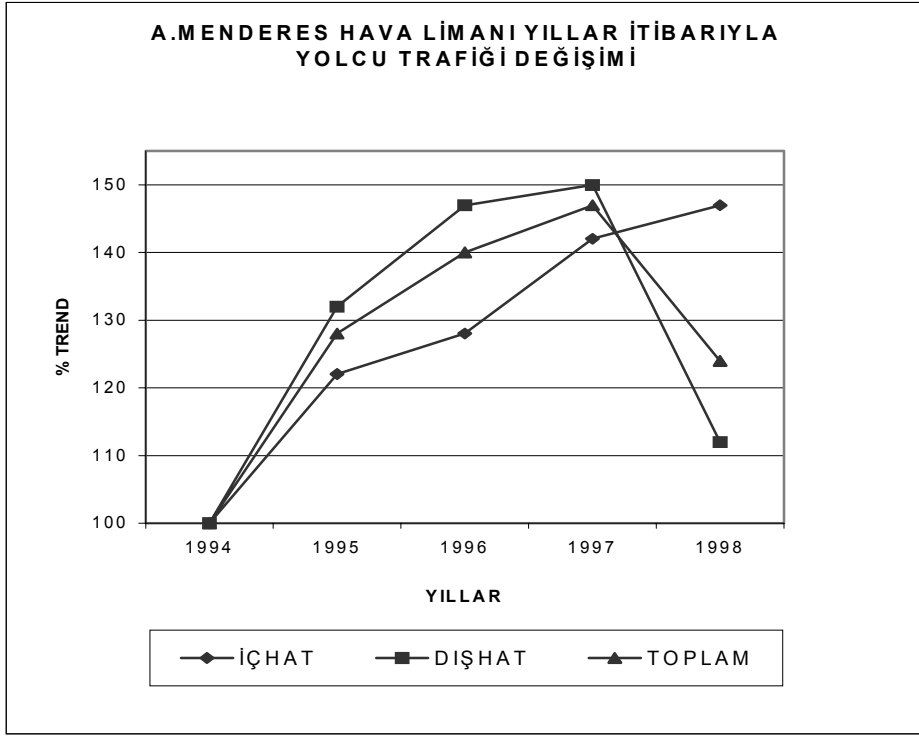
GRAFİK 20.



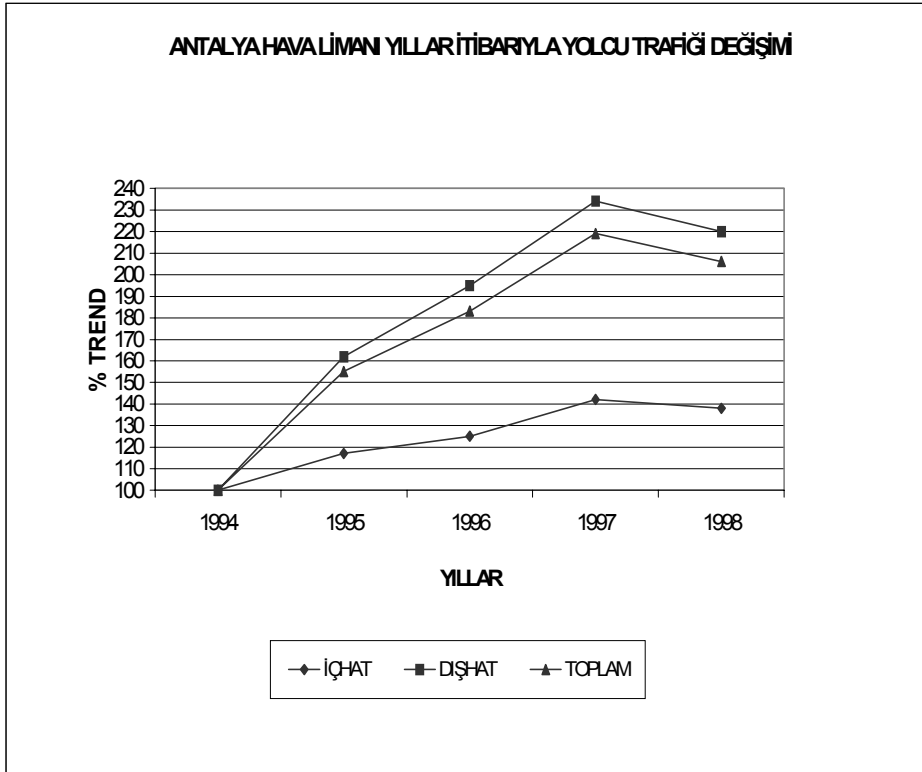
GRAFİK 21.



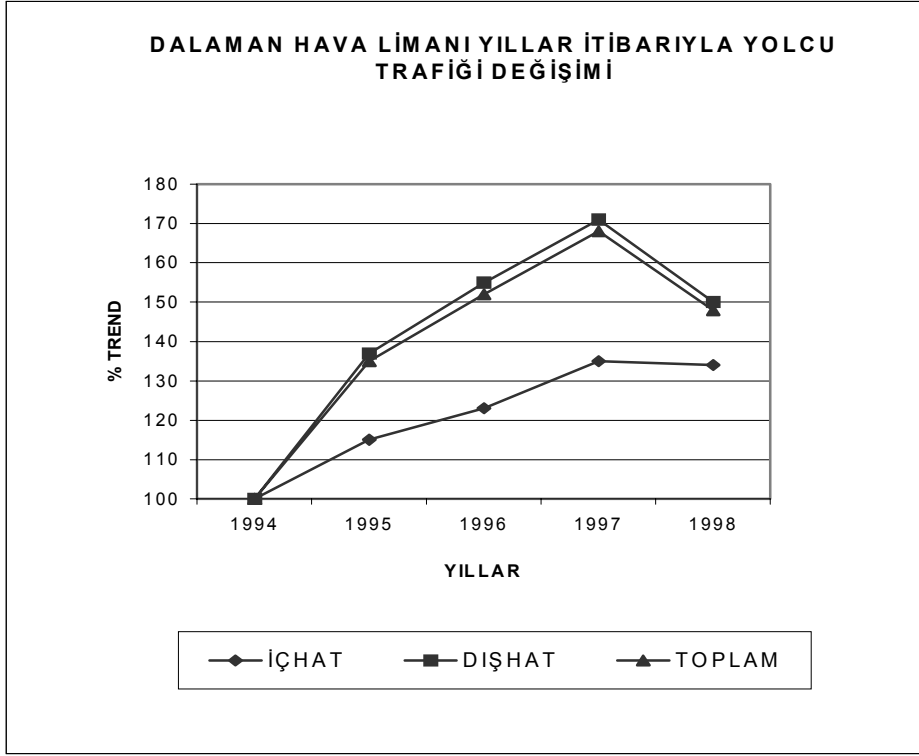
GRAFİK 22.



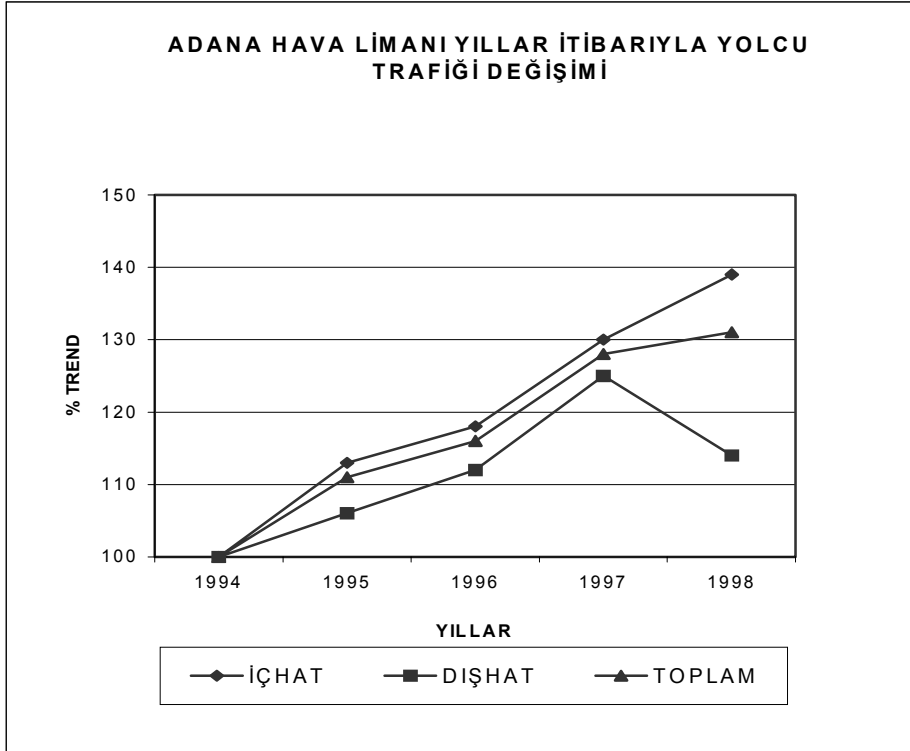
GRAFİK 23.



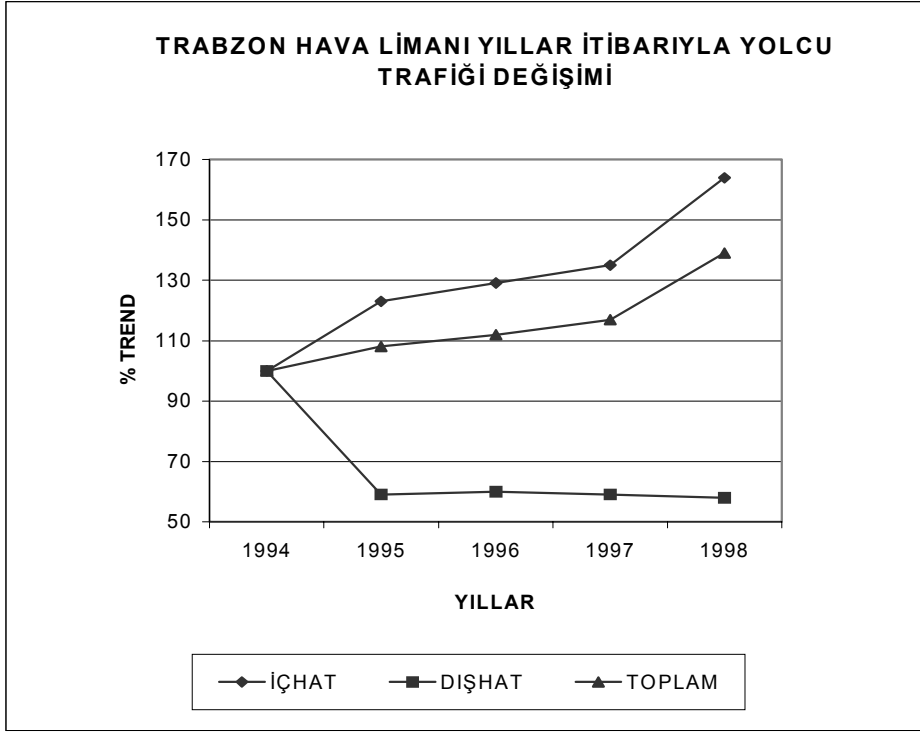
GRAFİK 24.



GRAFİK 25.



GRAFİK 26.



Atatürk havalimanındaki iç hatlar yolcu sayısında 1994-1998 yılları arasında düzenli bir artış mevcuttur. Dış hatlar yolcu sayısı ise, 1994-1997 yılları arasında artış eğiliminde iken, 1998 yılında 1997 yılı seviyesine göre hafif bir azalma meydana gelmiştir. Toplam yolcu sayısı dış hatlar yolcu sayısına benzer bir eğilim göstermiştir.

Esenboğa havalimanında 1994-1998 yılları arasında iç, dış hatlar ile toplam yolcu sayısında sürekli bir artış gözlemlenmektedir. İç hatlar yolcu sayısındaki artış oranı, dış hatlar yolcu sayısından daha fazla olmuştur.

Adnan Menderes havalimanında 1994-1998 yılları arasında iç hatlardaki yolcu sayısı düzenli bir artış göstermektedir. Dış hatlardaki yolcu sayısı ise, 1994-1997 yılları arasında artış eğilimi gösterirken, 1998 yılında büyük bir azalma ile sonuçlanmıştır. Bununla birlikte, toplam yolcu sayısı da dış hatlar yolcu sayısındaki seyirden etkilenmiştir.

Antalya havalimanında iç ve dış hatlar ile toplam yolcu sayısı 1994-1997 yılları arasında artış yönünde bir eğilim göstermiştir. 1998 yılında ise, iç ve dış hatlar ile toplam yolcu sayısında 1997 yılına oranla bir azalma meydana gelmiştir.

Dalaman havalimanındaki iç ve dış hatlar ile toplam yolcu sayısındaki değişimler, Antalya havalimanındakine benzer bir seyir izlemiştir.

Adana havalimanında iç hatlar yolcu sayısında 1994-1998 yılları arasında sürekli bir artış olmuştur. Dış hatlar yolcu sayısında ise, 1994-1997 yılları arasında artış olurken, 1998 yılında azalma meydana gelmiştir. Toplam yolcu sayısı ise, iç hatlar yolcu sayısındaki artıştan etkilenerek, artış eğilimi izlemiştir.

Trabzon havalimanında 1994-1998 yılları arasında iç hatlar yolcu sayısında sürekli bir artış meydana gelmiştir. Dış hatlar yolcu sayısında ise, 1995 yılında 1994 yılı seviyesinin çok daha altında bir yolcu sayısı gerçekleşmiştir. 1996-1998 yılları arasında ise, 1995 yılı seviyesine yakın bir seyir izlenmiştir. 1994-1998 yılları arasında toplam yolcu sayısında iç hatlar yolcu sayısındaki artıştan meydana gelen bir büyüme söz konusu olmuştur.

3.2 YOLCU TAŞIMA

VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamındaki 1994’de THY tarafından ücretli yolcu bazında iç hatlarda 1450 milyon yolcu-km olan hedef, 2278 milyon yolcu-km olarak gerçekleşirken, dış hatlarda 6000 milyon yolcu-km olan hedef, 6855 milyon yolcu-km olarak gerçekleşmiştir. Taşınan ücretli yolcu sayısı ise iç hatlarda 4.216 milyon, dış hatlarda 3.057 milyon olmak üzere, toplam 7.273 milyon olarak gerçekleşmiştir.

1994-1999 (Ocak-Kasım) yılları arasında THY yolcu taşıma değerleri Tablo-46’da, Sun Express yolcu taşıma değerleri Tablo-47’de verilmiştir.

TABLO 46. 1994-1999 Yılları Arasında THY Tarafından Gerçekleştirilen Yolcu ve Yük Taşımaları

	1994	1995	1996	1997	1998	1999 (Ocak- Kasım)
İÇ HATLAR						
Uçuş Sayısı	42.961	46.197	50.330	54.104	62.910	56.673
Uçulan Km (000)	22.999	24.973	27.061	29.226	34.154	31.011
Arzedilen Koltuk-Km (Milyon)	3.223	3.605	3.732	3.973	4.724	4.222
Ücretli Yolcu-Km (Milyon)	2.278	2.692	2.763	3.033	3.289	2.920
Yolcu Yükleme Faktörü (%)	70,7	74,7	74	76,3	69,6	69,2
Arzedilen Ton-Km (Milyon)	384	430	453	485	583	559
Ücretli Ton-Km (Milyon)	199	235	241	266	303	255
Yük Yükleme Faktörü (%)	51,8	54,7	53,2	54,8	52,0	45,7
Ücretli Yolcu (000)	4.216	4.942	5.115	5.619	6.031	5.266
Kargo (Ton)	27.342	32.183	31.329	36.642	33.530	31.935
Posta (Ton)	1.741	1.669	1.727	1.655	1.698	1.554
Fazla Bagaj (Ton)	498	521	575	637	721	-
DIŞ HATLAR						
Uçuş Sayısı	35.048	37.809	39.636	45.005	45.245	40.024
Uçulan Km (000)	71.855	78.045	82.309	93.857	95.511	86.300
Arzedilen Koltuk-Km (Milyon)	11.861	13.007	14.091	16.019	16.692	15.342
Ücretli Yolcu-Km (Milyon)	6.855	8.140	9.542	10.672	10.525	9.033
Yolcu Yükleme Faktörü (%)	57,8	62,6	67,7	66,6	63,1	58,9
Arzedilen Ton-Km (Milyon)	1.676	1.807	1.956	2.328	2.391	2.426
Ücretli Ton-Km (Milyon)	853	984	1.105	1.248	1.178	1.076
Yük Yükleme Faktörü (%)	50,9	54,5	56,5	53,6	49,3	44,4
Ücretli Yolcu (000)	3.057	3.657	4.166	4.647	4.473	3.712
Kargo (Ton)	52.938	54.118	55.611	68.569	61.480	60.926
Posta (Ton)	1.878	1.693	1.722	2.176	2.367	1.821
Fazla Bagaj (Ton)	714	662	724	903	984	-
TOPLAM TRAFİK						
Uçuş Sayısı	78.009	84.006	89.966	99.109	108.155	96.697
Uçulan Km (000)	94.854	103.018	109.370	123.083	129.665	117.311
Arzedilen Koltuk-Km (Milyon)	15.084	16.612	17.823	19.992	21.416	19.565
Ücretli Yolcu-Km (Milyon)	9.133	10.832	12.305	13.705	13.814	11.953
Yolcu Yükleme Faktörü (%)	60,5	65,2	69	68,6	64,5	61,1
Arzedilen Ton-Km (Milyon)	2.059	2.237	2.409	2.813	2.974	2.985
Ücretli Ton-Km (Milyon)	1.052	1.219	1.346	1.514	1.481	1.331
Yük Yükleme Faktörü (%)	51,1	54,5	55,9	53,8	49,8	44,6
Ücretli Yolcu (000)	7.274	8.599	9.281	10.266	10.504	8.978
Kargo (Ton)	80.280	86.301	86.940	103.211	95.010	92.861
Posta (Ton)	3.619	3.362	3.449	3.831	4.065	3.375
Fazla Bagaj (Ton)	1.212	1.183	1.299	1.540	1.705	-

Kaynak: THY A.O.

TABLO 47. 1994-1999 Yılları Arasında Sun Express Tarafından Gerçekleştirilen Yolcu ve Yük Taşımaları*

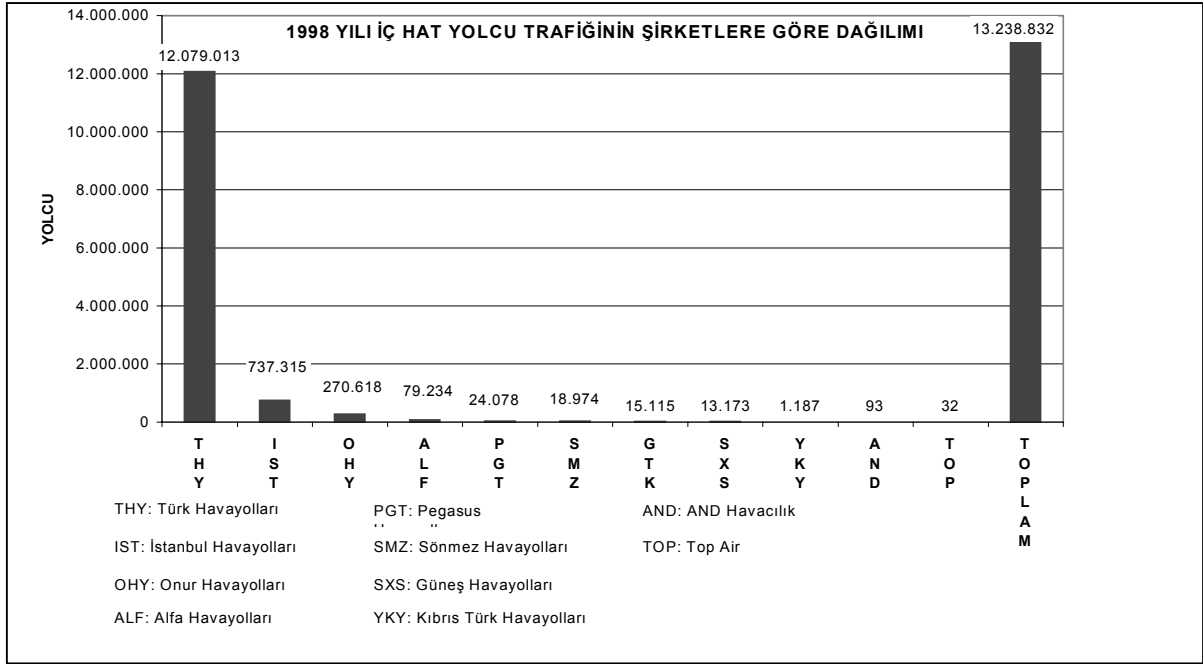
Yıllar	1994	1995	1996	1997	1998	1999 (Ocak-Kasım)
Konma Sayısı	7.472	9.182	10.031	8.983	8.125	7.143
Uçulan Km (000)	1.891	16.487	17.638	16.256	18.145	12.496
Arzedilen Koltuk-Km (Milyon)	.700	1.975	2.281	2.344	2.148	1.844
Ücretli Yolcu-Km (Milyon)	1.337	1.507	1.723	1.883	1.656	1.383
Yolcu Doluluk Oranı	78,6	76,2	75,5	80,3	77,1	75,3

Kaynak: Sun Express

1995’de gerek iç hatlarda gerekse dış hatlarda THY tarafından gerçekleştirilen yolcu-km artışları plan dönemi için öngörülen yıllık ortalama artışların üzerinde olmuştur. 1995 yılında iç hatlarda 2.536 milyon yolcu-km olan hedef, 2.692 milyon yolcu, dış hatlarda ise 7.747 milyon yolcu-km olan hedef, 8.140 milyon yolcu-km olarak gerçekleşmiştir.

Eldeki istatistiki verilerin yetersizliği nedeniyle diğer özel sektör havacılık işletmeleri tarafından gerçekleştirilen yolcu-km değerleri kesin olarak bilinmemekle birlikte, özellikle VII. Plan döneminde gelişerek önemli bir yolcu taşıma potansiyeline ulaştıkları görülmektedir. 1998 yılında ülkemiz hava meydanlarına gelen-giden iç hat yolcusu toplamı 13.238.832 olmuştur. Bu pazarda THY’nin payı %91, İstanbul Havayollarının payı %5,5, Onur Havayollarının payı %2 ve diğer özel sektör şirketlerinin payı %1,5 olarak gerçekleşmiştir. (Grafik-27).

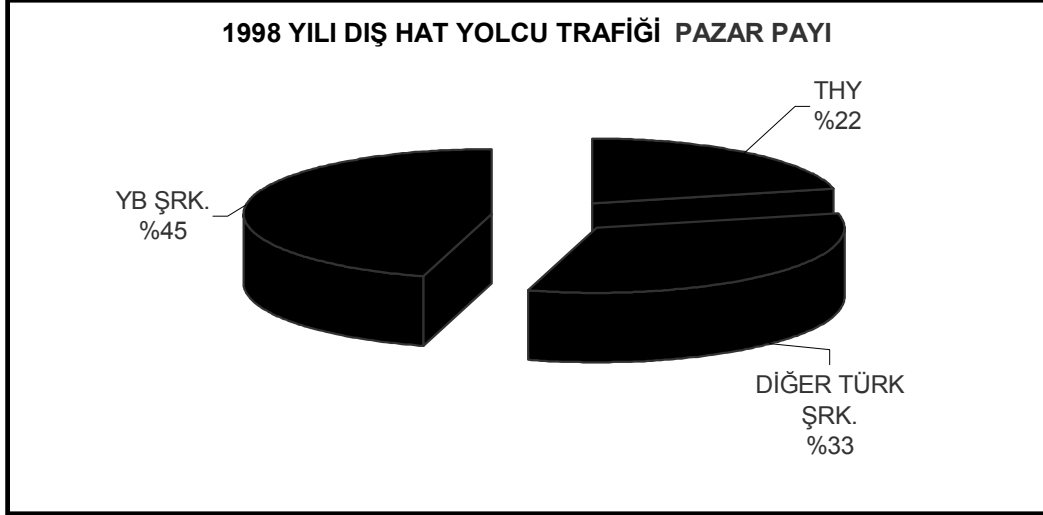
GRAFİK 27. 1998 Yılı İç Hat Yolcu Trafikinin Şirketlere Göre Dağılımı



Kaynak: DHMİ

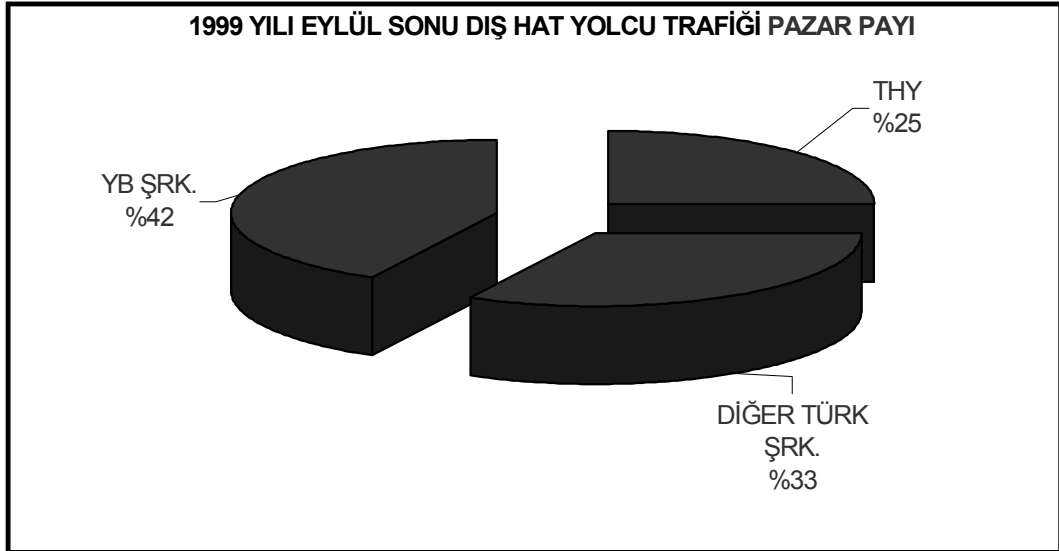
Aynı yıl ülkemiz hava meydanlarına gelen-giden dış hat yolcusu toplamı 20.960.847 olmuştur. Bunun %45'i yabancı şirketler, %33'ü özel Türk şirketleri ve %22'si de THY tarafından taşınmıştır. (Grafik-28). 1999 yılı Eylül itibarıyla ise dağılım Grafik-29'da görüldüğü gibidir. Özel sektörün dış hatlarda bugün artık THY'nin üzerinde yolcu taşıyor olması sektörde özel kesimin son yıllarda gösterdiği gelişmenin bir başka göstergesidir.

GRAFİK 28. 1998 Yılı Dış Hat Yolcu Taşımacılığı Pazar Payı



Kaynak: DHMİ

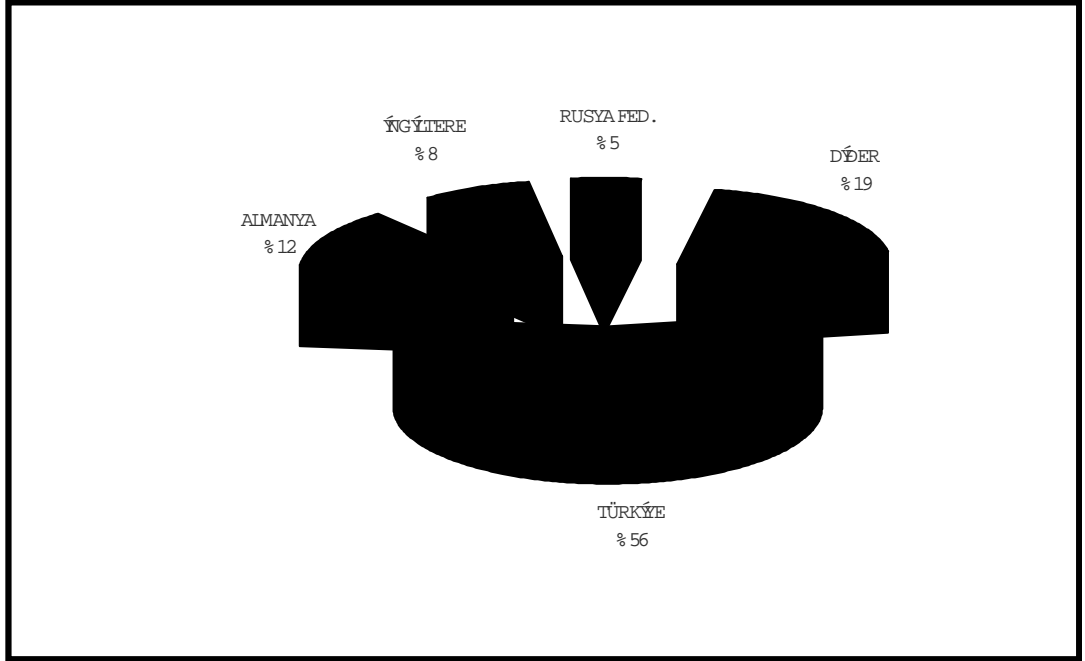
GRAFİK 29. 1999 Yılı Eylül Sonu Dış Hat Yolcu Taşımacılığı Pazar Payı



Kaynak: DHMİ

1998 yılı dış hat yolcu trafiğinin ülkelere göre dağılımı Grafik-30'de verilmiştir

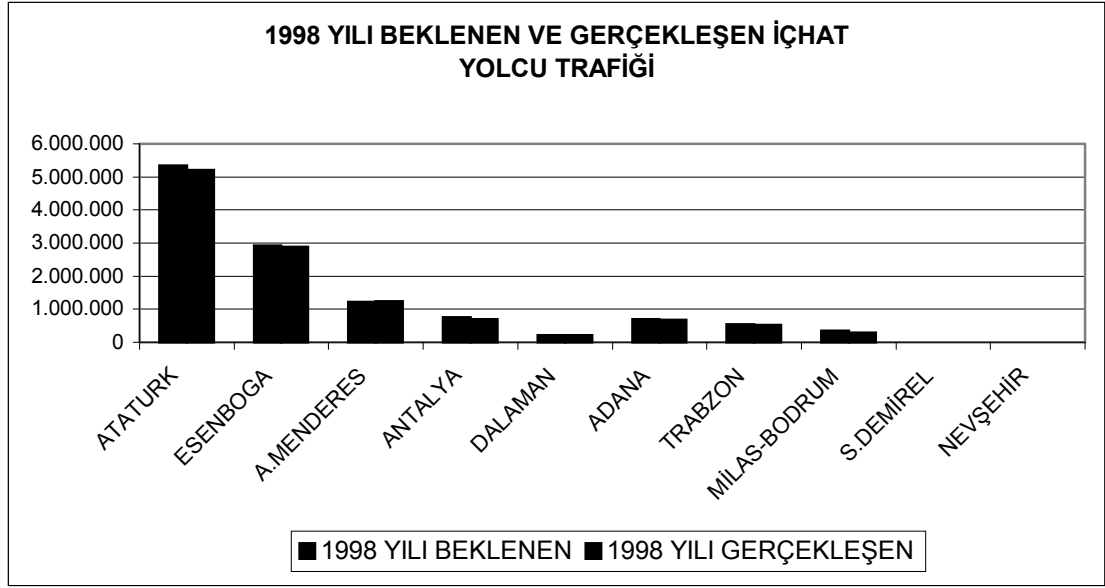
GRAFİK 30. 1998 Yılı Dış Hat Yolcu Trafiğinin Ülkelere Göre Dağılımı



Kaynak: DHMİ

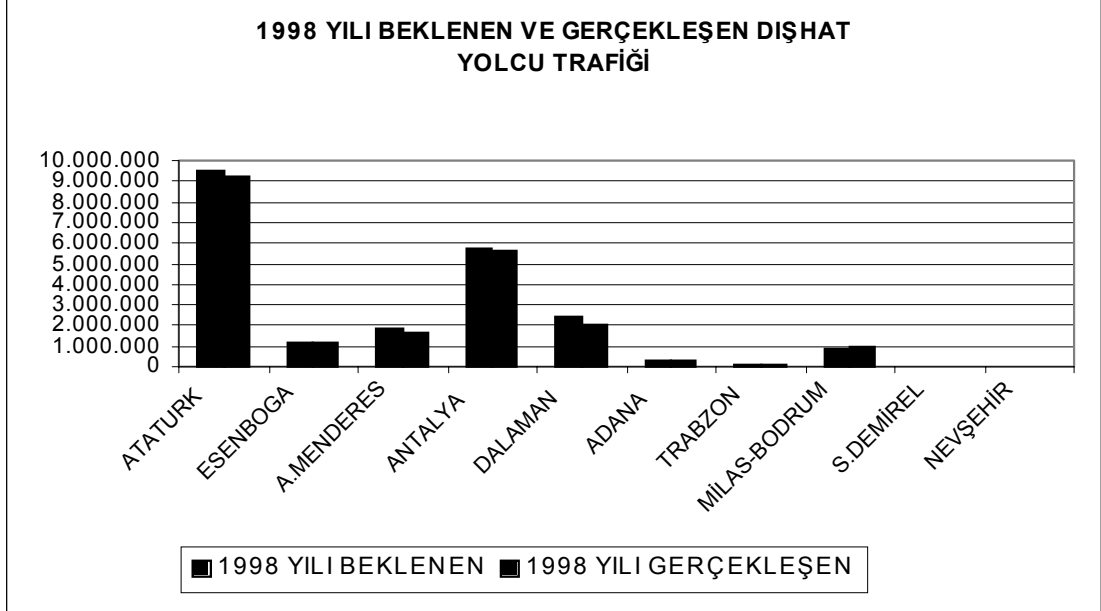
VII. Plan dönemi için DHMİ tarafından işletilen havaliman ve meydanlarının 1998 yılı için gelen-giden yolcu tahminleri ve gerçekleştirmeler Grafik-31, 32 ve 33'de gösterilmektedir.

GRAFİK 31. DHMİ Tarafından İşletilen Havaalanları İç Hat Yolcu Trafığı



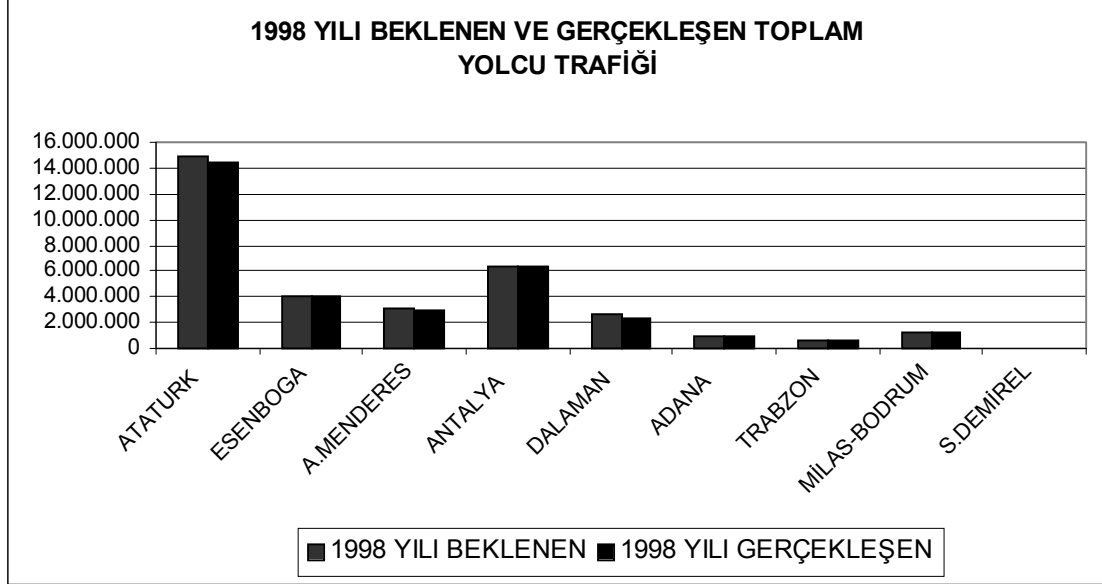
Kaynak: DHMİ

GRAFİK 32. DHMİ Tarafından İşletilen Havaalanları Dış Hat Yolcu Trafığı



Kaynak: DHMİ

GRAFİK 33. DHMİ Tarafından İşletilen Havaalanları Toplam Yolcu Trafığı



Kaynak:DHMİ

3.3 YÜK TAŞIMA

Türkiye’de son birkaç yıla kadar havayolu yük taşımacılığına yeterince önem verilmemiştir. Ancak 1990’lı yıllarla birlikte ürün etrafında örgütlenme ile başarı kazanılmaya başlanması sonucunda, bir çok büyük şirket kargo firmalarının önemli müşterileri haline gelmiştir.

VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında havayolu ile yük taşıma (yalnız kamu sektöründe yapılan ve kargo + posta + fazla bagaj bazında) plan hedefi olarak 2000 yılında iç hatlarda 26 milyon ton-km, dış hatlarda 432 milyon ton-km öngörülmüştür.

2000 yılında yolcu dahil yük taşıma iç hatlarda 376 milyon ton-km, dış hatlarda ise 1697 milyon ton-km olarak öngörülmüştür. 1999 yılı Ocak-Kasım dönemi itibariyle yolcu dahil yük taşıma iç hatlarda 255 milyon ton-km, dış hatlarda ise 1076 milyon ton-km olarak gerçekleşmiştir. 2000 yılı yolcu dahil taşıma rakamları henüz gerçekleşmediğinden, 2000 yılı hedefleri ile karşılaştırma yapılamamaktadır.

THY tarafından 1994-1999 yılları arasında gerçekleştirilen yük taşımaları Tablo-46'da verilmiştir.

3.4 KOLTUK ARZI

1994 yılında THY'nin iç hatlarda 3223 milyon koltuk-km olan koltuk arzı, VII. Plan dönemine dahil olan 1998 yılı sonunda 4724 milyon koltuk-km koltuk arzına ulaşmıştır. 1999 yılı Ocak-Kasım dönemi için ise bu rakam 4222 milyon koltuk-km olarak gerçekleşmiştir. 1994 yılında THY'nin dış hatlarda 11861 milyon koltuk-km olan koltuk arzı, 1998 yılı sonunda 16692 milyon koltuk-km koltuk arzına ulaşmıştır. 1999 yılı Ocak-Kasım dönemi için ise bu rakam 15342 milyon koltuk-km olarak gerçekleşmiştir. Yıllar itibariyle arz edilen milyon koltuk-km değerleri Tablo-46'da verilmiştir.

3.5 FİLO KAPASİTESİ

THY'nin 1993 yılı sonunda 58 olan hava aracı adedi, 26.10.1999 tarihi itibariyle 74 adete, 9287 adet olan koltuk kapasitesi ise 11.602 adete ulaşmıştır. 26.10.1999 itibariyle THY'nin sahip olduğu uçak tipi, adedi ve koltuk sayısına ilişkin bilgiler Tablo-18'de gösterilmiştir.

Özel sektör havayolu işletmelerinin 1993 yılı sonunda 42 adet olan hava aracı sayısı 26.10.1999 itibariyle 47 adet hava aracına, 7046 olan koltuk kapasitesi ise 8.910 adete ulaşmıştır. Özel sektör havayolu işletmelerinin sahip olduğu uçak tipi, adedi ve koltuk sayısına ilişkin bilgiler Tablo-19'da gösterilmiştir.

Kamu ve özel sektör genel havacılık işletmeleri ile kamu ve özel sektör hava taksi işletmelerinin sahip oldukları uçak adedi, tipi ve koltuk kapasitesi Tablo-20, 21, 22, 23'de ayrıntılı olarak gösterilmiştir.

3.6 YATIRIMLAR

VI. Plan döneminde ulaştırma yatırımları toplam kamu yatırımları içinde %30,6 payla sektörler arasında birinci sırada yer almıştır. Alt sektörler bazında, karayolu yatırımlarının, kamu kesimi ulaştırma yatırımları içindeki payının yaklaşık %80 olduğu, kalan %20'lik bölümün ise havayolu, demiryolu, denizyolu ve boru hattı sektörleri

arasında paylaşıldığı görülmektedir. Görüldüğü gibi VI. plan döneminde kamu yatırımlarında ağırlık karayolu ulaştırmasında olmuştur.

VII. Plan dönemi içerisinde yer alan 1999 yılında ulaştırma sektöründe toplam 867,4 trilyon TL kamu sabit sermaye yatırımı öngörülmüştür. Yıl içinde sağlanan ilave kaynaklarla yıl sonu itibariyle 958,9 trilyon TL yatırım gerçekleşmesi beklenmektedir. 1999 yılında gerçekleşmesi öngörülen ulaştırma sektörü kamu yatırımlarının %47 si karayolu ulaştırma, %36'sı havayolu ulaştırma, %6,8'i boruhattı, %6,2'si demiryolu ulaştırma ve %3,8'inin denizyolu ulaştırma sektörlerinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

4 HAVAYOLU ULAŞTIRMASI SEKTÖRÜNÜN BAŞLICA SORUNLARI

1983 yılında çıkartılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Yasası ile, sivil havacılık işletmelerinin kurulmasına imkan tanınmasıyla birlikte, ülkemiz hava taşımacılığı sektörü geçtiğimiz 15 yılda yaklaşık % 600' lük bir büyüme kaydetmiştir. Bunun yanısıra dünyadaki gelişmelere paralel olarak da ülkemiz hava trafiğinde çok hızlı bir artış kaydedilmiştir. Ancak, bu hızlı gelişmeye paralel olarak gerekli altyapı çalışmaları eşzamanlı yapılamadığı için sektör sağlıklı büyümüşür ve sektör aşağıdaki başlıklar altında toplanan konularda önemli boyutlarda sorunlarla karşılaşmıştır. Bu sorunlar şu şekilde sıralanmaktadır:

1. Türk Havacılığında Yönetim ve Yapılanma
2. Türk Havacılığında İnsan Kaynakları
3. Türk Havacılığında Uçuş Güvenliği
4. Türk Havacılığında Havaalanı Güvenliği
5. Türk Havacılığında Uluslararası İlişkiler, Planlama, Altyapı, Yapım ve Kullanım Esasları

4.1 TÜRK HAVACILIĞINDA YÖNETİM VE YAPILANMA

- a) Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı' nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili yönetmelikler ile uluslararası taraf olduğumuz anlaşmalardan doğan görev ve sorumlulukları yerine getirmekle yükümlüdür.

Hızlı bir büyüme gösteren havacılık sektörünün artan ihtiyaçlarına cevap vermesi istenen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tüm bu işleri 34' ü kadrolu, 22' si sözleşmeli toplam 56 personelle yapmaktadır. Türk Sivil Havacılığına gerekli ivmenin kazandırılması, can ve mal güvenliğinin sağlanabilmesi için havacılıkta kuralları koyacak, denetleyecek ve

sertifikalandırarak idari yönden özerk, kadrosunda kalifiye eleman istihdam edebilen bir teşkilatın yapılandırılması temel sorundur. Bu sorunun giderilmesi için hazırlanan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılanmasına ilişkin kanun taslağı ilgili Bakanlıkların görüşüne sunulmuş olup, biran önce yasalaşması gerekmektedir.

- b) Sivil Havacılık alanında Avrupa ile entegrasyonun sağlanması amacıyla Avrupa' da coğrafi sınırları bulunan ülkelerin üye olabileceği yeni bir teşkilat olarak Havacılık Otoriteleri Birliği-JAA oluşturulmuştur. Uçuş emniyetini arttırmak amacıyla ortak standartlar belirlemek üzere kurulmuş bulunan ve 11 Ağustos 1997 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla aday üyesi bulunduğumuz bu teşkilata tam üyelik çalışmaları devam etmektedir. Ancak, tam üye olmak için JAA tarafından belirlenen ve JAR' lar olarak nitelendirilen JAA standartlarının üyelik talep eden ülke tarafından aynen kabul edilmesi ve bu standartların yürürlüğe konulması gerekmektedir. Ülkemiz havacılık faaliyetlerinin oldukça büyük çoğunluğunun Avrupa Birliği (AB) ülkelerine yapılıyor olması ve AB standartları olarak JAR' ların aynen kabul edilmiş olmaları, JAR' lara uyumu mecbur kılmakta ve JAA' e tam üye olmayı kaçınılmaz hale getirmektedir. JAA' e tam üyelik; AB'ne üyeliğin koşuludur.

Diğer taraftan son zamanlarda Avrupa' da yapılan başka bir çalışma ile Avrupa Havacılık Emniyeti Otoritesi (EASA) adı verilen yeni ve etkin uluslararası bir teşkilat kurma çalışmalarına başlanmıştır. Başlangıçta JAA' e tam üye devletlerin üye olabileceği böyle bir teşkilatın dışında kalmak ülkemiz menfaatleriyle pek bağdaşmamaktadır. Bu sebeple de, JAA' e tam üye olmak zorunluluk arz etmek olup, JAA standartlarını uygulayacak yapılanmaya gidilmesi gerekmektedir.

- c) Türkiye' de havaalanlarının işletmeciliğini yapmakta olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü' nün yapması gereken fonksiyonların neler olduğunun yeniden tanımlanarak, günün değişen şartlarına göre yeniden yapılandırılması gerekmektedir.

4.2 TÜRK HAVACILIĞINDA İNSAN KAYNAKLARI

Hızlı gelişen havacılık sektörünün kritik personelinin (lisansiyeli personel) yetiştirilmesi için gerekli sivil kaynakların zamanında faaliyete geçirilmemesi sonucunda ihtiyaç duyulan personel çoğunlukla TSK' den ya da diğer sektörlerden elde edilme yoluna gidilmiştir; bu da zaman ve kaynak israfına neden olmuştur.

Havacılık sektöründe ihtiyaç duyulan personel:

- Pilot
- Hava Trafik Kontrolörü
- Teknisyen
- Diğer

4.2.1 Pilot Eğitim ve İstihdamında Karşılaşılan Sorunlar:

- a) Tablo 48'den de görüldüğü gibi halen sektörde görev yapan pilotların % 80'i TSK kökenlidir. TSK kökenli pilotların sivil hava taşımacılığı sektöründe istihdam edilmesi çok büyük maddi kayıplara sebep olmasının yanısıra, yerine konulması da mümkün olmadığından milli güvenliğimizi zafiyete uğratabilecek boyutlara gelmiş bulunmaktadır.

TABLO 48. Uçucu Personel Durumu

FİRMA ADI	H.K.K.	K.K.K.	D.K.K.	E.A.Ü.	THK	YURTDIŞI ÖZEL	YURTDIŞI ÖZEL	TOPLAM
THY	588	32	18	64	-	25	67	794
İHY	109	-	1	1	4	-	2	117
Onur Air	75	3	-	1	2	7	3	91
Air Alfa	42	-	2	3	1	2	8	58
Pegasus HY	77	5	5	3	-	3	6	99
KTHY	47	4	1	1	2	1	4	60
Sun Express	37	-	-	2	-	2	6	47
MNG	27	-	-	-	-	1	2	30
Air Anatolia	27	2	1	1	1	-	-	32
Air Rose	13	-	-	-	-	1	5	19
Top Air	8	-	1	-	-	-	-	9
	1042	46	28	76	10	42	103	1347

- b) Halen görev yapan uçucu personel yaş ortalaması Tablo 49'dan görüldüğü gibi oldukça yüksektir.

TABLO 49. UÇUCU PERSONELİN YAŞ DURUMU

	YAŞ										
	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
THY	21	18	11	16	10	12	11	14	12	8	9
İHY	1	2	5	-	1	-	1	-	-	-	-
Onur Air	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Air Alfa	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Pegasus HY	1	-	1	2	-	1	-	-	-	-	-
KTHY	-	-	-	-	-	2	3	2	4	-	-
Sun Express	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Air Anatolia	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Air Rose	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Top Air	-	-	1	-	2	-	-	1	1	-	-
Genel Havacılık	1	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-
TOPLAM	31	24	18	21	14	16	15	18	17	9	9

- c) TSK kökenli olmayan pilotlar 18 ay süre ile askerlik için şirketlerinden ayrılmaktadırlar. Pilotlar askerlik hizmetleri esnasında mesleklerini icra edememektedirler. Bu nedenle pilot lisansları geçerliliğini kaybetmektedir. Sonuçta ortaya önemli ölçüde kaynak israfı çıkmakta ve mevcut personel sıkıntısını daha da arttırmaktadır.
- d) TSK pilotların ve sivil havacılık pilot ücretleri arasındaki ücret dengesizliği TSK' den istifa ve erken emekliliğe sebep olmaktadır.
- e) Ücret dengesizlikleri yüzünden kalifiye öğretmen pilot ihtiyacı karşılanamamakta ve mevcut kadrolar elde tutulamamaktadır.

- f) Temininde güçlük çekilen personel statüsünde olan pilotlar, yeni hazırlanan personel kanun taslağında 12.kademede değerlendirilmiş olup, bu kademede pilot istihdamı mümkün olamamaktadır.
- g) Toplam sayısı 10.000 civarında olan uçucu personel ile ilgili herhangi bir iş yasası mevcut değildir. Bu durum çalışma hayatında huzursuzluklara neden olmakla birlikte, hukuki bir sorun yaratmaktadır. Bu konudaki davalarda adaletli ve doğru karar istihsaline engel teşkil etmektedir.
- h) Pilot yetiştirmede Türkiye’deki eğitim potansiyeli kullanılmayıp yurt dışı kaynaklarına yönelindiğinden ulusal kaynakların israfına sebep olunmaktadır.

4.2.2 Hava Trafik Kontrolörü Eğitim ve İstihdamında Karşılaşılan Sorunlar:

- a) Aşağıdaki verilerden de görüldüğü gibi çok miktarda ve acil olarak kontrolör ihtiyacı bulunmaktadır. 2005 yılının sonuna kadar gerekli olacak ek kontrolör sayısının toplam 1030 olacağı tahmin edilmektedir. Ancak 2000 yılının başında mevcut 370 kontrolör bulunduğu görülmektedir. Halen sayısal yetersizlik nedeniyle kontrolörlere aşırı mesai yaptırılması sonucunda yorgunluk, stres ve diğer sorunların da etkisi ile son yıllarda kontrolör hatalarının arttığı gözlenmektedir. Mevcut durumda eksikliğin çok fazla olması gelecek yıllardaki emeklilik, istifa ve diğer kayıplar da dikkate alındığında yeni havaalanlarının açılması ve hava trafiğindeki hızlı artışın etkisi ile durumun daha da kötüleşeceği kaçınılmazdır.

<u>Yıllar</u>	<u>İhtiyaç Duyulacak Kontrolör Sayısı</u>
1999	630
2000	100
2001	150
2002	50
2003	60
2004	70
2005	70

- b) Kontrolör yetiştiren kurumların mevcut durumu başta eğitici kalifiye personel istihdamında yaşanan problemlerden dolayı ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktır.
- c) Hava Trafik Kontrolörü eğitim standartları belirlenmemiştir.

4.2.3 Teknisyen İstihdam ve Eğitiminde Karşılaşılan Sorunlar:

- a) Teknisyen yetiştiren eğitim kurumları henüz JAA onaylı olmadığından eğitim süresi ve eğitim standartları konusunda tartışmalar yaşanmaktadır.
- b) Standartlara ilişkin eğitim programlarının denetimleri farklı bakanlıklara bağlı birimlerce yürütülmesi nedeniyle uluslararası eğitim standartlarına uyulmamaktadır.
- c) Hava trafik güvenlik elektroniği teknik personelinin eğitimi ve lisanslandırılması herhangi bir standarda bağlanmamıştır.
- d) Bu alanda çalışan teknisyenlerin ücretleri diğer ülkelerde çalışanlarla karşılaştırıldığında büyük farklılıklar söz konusudur.

4.2.4 Diğer personelin İstihdam ve Eğitiminde Karşılaşılan Sorunlar:

- a) Dispeçerler hariç diğer personelin lisanslı olma zorunluluğu olmadığından, bu alanda sayısal eksiklik hissedilmemekle birlikte, personelin istenilen kalifiyelik derecesinde olmadığı gözlenmektedir.
- b) Havaalanı Mühendisliği, Havacılık Sağlık Hizmetleri, Uçuşa Elverişlilik Uzmanlığı, Havaalanı İtfaiyeciliği ve benzeri konularda da ülkemizin gelecekte gelişmiş ülkelerdeki havacılık seviyesine ulaşabilmesi için, bu konularda insan kaynağına ilişkin planlama eksikliği vardır.
- c) Anadolu Meteoroloji Meslek Lisesinden mezun olan öğrenciler öncelikle meydanlardaki meteoroloji istasyonlarına atanmakta idi. Ancak 1995 yılında yapılan kanun değişikliği ile mecburi hizmet yükümlülüğü kaldırılmış; yeni kadrolar da tahsis edilmediğinden Genel Müdürlük eleman temininde sıkıntıya girmiştir.

4.3 TÜRK HAVACILIĞINDA UÇUŞ GÜVENLİĞİ SORUNLARI

Mal ve can güvenliğini korumak, uluslararası sahada devletin itibar ve ekonomik kayba uğramasını önlemek amacıyla uçuş faaliyetlerinin zamanında, istenilen standartlarda ve emniyetle yerine getirilmesini sağlamak uçuş güvenliğinin vazgeçilmez şartlarıdır. Aşağıda uçuş güvenliği ile ilgili olarak karşılaşılan sorunlar çıkartılmıştır:

- a) Son on yılda yapılan istatistiklerde büyük ve küçük meydana gelen kazaların % 70-80' inin insan faktöründen kaynaklandığı görülmüştür. Bu durum uçuş güvenliği ile ilgili görevlerde çalışan personelin yeterli eğitim standardına sahip olmamasından kaynaklanmaktadır.
- b) Sektörde sayısal olarak personel açığı bulunması iş yükünü arttırmakta, çok yorucu ve ağır koşullarda görev yapılması uçuş güvenliğini tehdit etmektedir. Sektörde çalışan personelin maaşlarının günün koşullarına uygun olmaması da motivasyonu düşürücü, hata yapma riskini artırıcı faktörler olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında uçuş güvenliği ile ilgili konularda çalışan personelin sayısal azlığı, eğitim standardını yükseltmeye yönelik olarak yapılacak hizmet içi eğitimlerinin yapılabilmesini engellemektedir.
- c) Uçuş güvenliğini tehdit eden bir diğer unsur da seyrüsefer ve haberleşme sistemleri ile meydanlardaki yetersizliklerdir. Ülke genelindeki radar kontrol ağıımız Eurocontrol standartlarına henüz ulaşamamıştır.
- d) Son yıllarda sayıları 1441' e ulaşan özel FM radyo ve sayıları on binlerle ifade edilen televizyon kuruluşlarının verici istasyonları kurulmuştur. Bu kuruluşların kontrol edilemeyen yayınlarından kaynaklanan frekans kirliliği, Türk Hava Sahasında kullanılan haberleşme ve seyrüsefer sistemlerini olumsuz yönde etkilemekte ve uçuş güvenliğini tehdit etmektedir. Frekans planlamalarının dikkatle yapılmaması, radyo ve televizyon vericilerinin belirlenen gücün üstünde yayın yapması, anten boyunun yükseltilmesi ve yönlendirilmesi haberleşme ve seyrüsefer sistemleri üzerinde harmonik yayınlara ve karışmaya neden olmaktadır.

- e) Havaalanları yakın çevresinde kontrolsüz hızlı bir yapılaşma gözlenmektedir. Bu durum haberleşme ve seyrüsefer sistemlerini olumsuz etkilemekte, uçuş güvenliğini tehlikeye sokmaktadır.

4.4 HAVAALANI GÜVENLİĞİ SORUNLARI

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) tarafından belirlenen, Uluslararası Sivil Havacılık güvenliğinin temel amacı; yolcu, mürettebat, yer personeli, halk ve uluslararası sivil havacılığa hizmet veren tesislerin yerde ve havada yapılacak yasadışı müdahale eylemlerine karşı korunması ve emniyete alınmasıdır. Ülkemizde havacılık güvenliği ile ilgili karşılaşılan sorunlar aşağıda belirtilmiştir. Bunlar:

- a) Her ile bir havaalanı yapılması politikası sonucunda havaalanlarının sayısının her geçen gün artması nedeniyle, Sivil Havacılık Güvenliği için gerekli olan uluslararası standartlarda, Sivil Havacılık Güvenliği konusunda özel eğitim almış, nitelik ve nicelik bakımından yeterli sayıda güvenlik görevlisinin havaalanlarında görevlendirilmesinde zorluklar yaşanmaktadır.
- b) 2495 sayılı bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin sağlanması hakkındaki Kanun ve bu kanunda değişiklik yapan 3832 sayılı Kanun gereğince, havaalanlarındaki bazı güvenlik hizmetlerinin DHMİ tarafından kurulacak özel güvenlik teşkilatı eliyle yaptırılması çeşitli nedenlerle uygulanamamaktadır.
- c) 2495 sayılı kanun gereğince kurulması planlanan özel güvenlik teşkilatının kanunda belirtilen eğitim ve nitelikleri sabit tesislerin korunmasına yöneliktir ve sivil havacılık güvenliği gibi uluslararası standartlarda özel eğitim ve sertifikasyon isteyen güvenlik hizmetlerini karşılayamamaktadır.
- d) Havaalanlarında güvenlik önlemlerinin uluslararası standartlarda sağlanabilmesi için; Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından polisin görev yapmasında zorunluluk görülen kontrol noktaları ile pasaport kontrolü hariç; havaalanı veya terminal işleticisi tarafından ICAO, ECAC ve Milli Sivil Havacılık Güvenlik Eğitim Programı çerçevesinde eğitim görmüş personele ve Sivil Havacılık Güvenliği

konusunda uluslararası standartlara sahip yeni bir güvenlik modelinin oluşturulması gerekmektedir.

- e) Havaalanlarının güvenliğinde 2889 Polis, 1189 Jandarma, 1118 DHMİ Özel Güvenlik Teşkilatı personeli, 284 işletmeci kuruluş özel güvenlik teşkilatı ve diğer güvenlik personeli olmak üzere toplam 5480 güvenlik personeli görev yapmaktadır. Bu personelin güvenlik eğitimi, Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) tarafından yürütülmektedir. Son üç yıl içerisinde yoğun eğitim programları ile havaalanlarında görevli emniyet ve özel güvenlik teşkilatı personelinin yaklaşık %50'si eğitilmiştir. Havaalanlarında görevli güvenlik personeli sayısı ve gün geçtikçe artan havaalanı sayısına karşı, güvenliğin sağlanmasında önemli bir yer teşkil eden eğitim faaliyetlerine EADUK üyelerinin eldeki sayı ve olanaklarla yetişmesi mümkün görülmemektedir.
- f) Havaalanlarında çok sayıda kuruluşun bulunması yönetim, koordinasyon, iş birliği ve sorunlara ivedi çözüm bulunmasını, çabuk sonuç alınmasını güçleştirmektedir. Havaalanlarındaki güvenlik yönetiminden ve kurumlar arası koordinasyondan sorumlu olarak görevlendirilen Mülki İdare Amirlerinin kanunen kendilerine tahsis edilmiş ödeneğin olmaması, diğer görevlerin yoğunluğu, tüm kurum/kuruluşlar üzerinde yaptırım uygulayamaması ve personeline sicil verememekte olması tam bir otorite olarak görev yapmasını engellemektedir.

4.5 TÜRK HAVACILIĞINDA ULUSLARARASI İLİŞKİLER, PLANLAMA, ALTYAPI, YAPIM VE KULLANIMI

- a) Ulaştırma sektöründe, havayolu ulaştırmasının da içinde yer aldığı alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içinde gelişebilmesi ve diğer sektörlerin taşıma gereksinimlerinin yerinde, zamanında, en ekonomik ve en güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir “Ulaşım Master Planı” mevcut değildir. Bu durum, ulaştırma alt sektörlerinin hemen hepsinde plansız, birbirinden bağımsız, kısa vadeli çözümlere yönelmesine neden olmakta, sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanılması, önceliklerin doğru tespit

edilerek yeni kapasitelerin eşgüdüm içinde programlanması, altyapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirebilmesine yönelik yapısal düzenlemelerin yapılması, alt sektörler arası gerekli iş birliği ve koordinasyonun temini gibi temel konularda beklenen gelişmelerin sağlanamamasına neden olmaktadır. .Bu sorun, tüm diğer ulaştırma alt sektörlerinin olduğu gibi, havayolu ulaştırması sektörünün de birincil sorunudur.

b) Hava taşıyıcılarının mecburi hizmet aldığı

Yakıt Kuruluşu

Terminal İşletmeleri

Yer Hizmetleri

kuruluşlarının yeterince rekabete açık olmamaları sebebiyle monopol pazar şartları altında faaliyet göstermeleri.

- c) Havayolu sektörü ekonomik ve sosyal dalgalanmalardan çok çabuk etkilenen bir sektördür. Ancak havayolu işletmelerimizin ve ilgili kamu kuruluşlarımızın bu krizlerin aşılmasına yönelik olarak kriz planları mevcut değildir.
- d) Havaalanları konma-konaklama, yolcu servisi ve royallite ücretleme politikalarındaki hatalar.
- e) Türk hava taşımacılığının turizme bağlı olması nedeniyle kış sezonunda gerekli tedbirler alınmadığında havayolu işletmelerinin taşıma kapasitesinin % 50' si atıl kalmaktadır. Bu da havayolu şirketlerinin yıllık ortalama verimliliğini çok düşürmekte ve işletme maliyetlerini yükselten en önemli etkenlerden biri olmaktadır.
- f) Yedek parça ve komponent alımı, değişimi, bakım-onarımı gibi konularda gümrük mevzuatından veya ithalat rejiminden kaynaklanan gecikmeler ve maliyet artışları ortaya çıkabilmekte, bu da yerli havayolu şirketlerinin yabancı rakipleriyle rekabet şansını azaltmakta, şirketlerimizde önemli kazanç kaybına sebep olmakta, yolcu mağduriyetine sebep olmakta ve bu nedenle de havayolu şirketlerimiz ve ülkemiz prestij kaybetmektedir. Kiralama yoluyla hizmet veren uçaklar için yurt dışından getirilecek yedek parçaların yurda geçici olarak

girişini sağlayan bir düzenleme yoktur. Gümrük Kanunu' nun 119. Maddesi bu tür eşyanın yurda geçici olarak girişine cevap veren bir düzenlemeye sahip değildir.

- g) 1970' yi yılların 117 uçaklık bir armada olan zirai ilaçlama filosu halen 65 uçağa kadar düşmüş, mevcut her uçak birkaç kez kırılmış ve onarılmış, yatırımcıların çoğu da meslekten çekilmiş durumdadır. Başta zeytin sineği ve buğday süne mücadeleleri olmak üzere zirai ilaçlama havacılığının ülke ekonomisine büyük katkısı bulunmaktadır. GAP' ın gelişimi ile birlikte 360 yeni zirai ilaçlama uçağına ihtiyaç olacağı yetkililerce ifade edilmektedir.
- h) Ülkemizdeki mevcut havaalanlarının; planlamasında, tasarımında ve işletmesinde ICAO' nun belirlediği uluslararası standartlara azami özen gösterilmesi gerekmektedir. Ancak, havaalanlarının yapım ve işletimindeki yetki ve sorumlulukların değişik kuruluşlarda toplanması nedeniyle havaalanlarının ICAO standartlarına ve milli mevzuatımıza uygunluğunun takibi ve denetiminde problemler yaşanmaktadır.

Bölgesel havayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla başlatılan projelerde öncelik ve ekonomik yapılabilirlik kriterlerine yeterince uyulmamaktadır.

Ülkemizde Sivil Havacılığın gelişiminin teşviki amacıyla alınan kararların, tüm illerimizi havaalanına kavuşturmak olarak algılanması sonucunda belirtilen uluslararası kriterlere uygunluğu tartışılır yerleşim ve tarım alanlarında havaalanı yapılması talepleri, yoğun olarak artmaktadır. Bugüne kadar çeşitli gerekçelerle inşa edilen bazı havaalanları yolcu potansiyeli olmaması veya işletme için gerekli teknik personelin sağlanamaması gibi nedenlerle işletilememekte ve atıl kalmaktadır. Politik kararlarla verilen her ile havaalanı projesi ülke kaynaklarını israf etmektedir.

- i) Son yıllarda ülkemizde sivil havacılık sektörünün hızla gelişmesi, her ile bir havaalanı politikası sonucunda, havaalanları sayısının her geçen gün artması, özel eğitim almış yeterli sayıda güvenlik görevlisinin havaalanlarında görevlendirilmesinde zorunluluğu DHMİ Genel Müdürlüğüne çok büyük bir maddi külfet yüklemiştir. Genellikle yurt dışındaki havaalanlarında güvenlik ücreti adı altında alınan ücret karşılığında verilen bu hizmet, henüz ülkemizde

uygulanmadığından, artan meydan sayısı paralelinde bu külfetin ağırlığı da artmaktadır.

- j) Havaalanlarının yapılması sırasında bunların güvenliğini sağlamakla ilgili birimlerin görüşü alınmadığından daha sonra işletilmesi sırasında güvenlik sorunlarıyla karşılaşmaktadır.
- k) Halen üyesi bulunduğumuz veya üye olma çalışmaları devam etmekte olan uluslararası teşkilatlar nezdinde; görev ve sorumluluklarımıza uygun faaliyetlerde bulunabilecek, uluslararası teşkilatlar tarafından belirtilen standartları ülkemizde uygulayabilecek ve takibini yapabilecek niteliklere sahip ulusal bir teşkilatın kurulmasına ihtiyaç duyulmaktadır.
- l) Ülkemizin en büyük ihtiyacı olan arama-kurtarma hizmetinin yerine getirilmesinde ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon eksikliği askeri kurumların yanında sivil kuruluşlardan yeterince yararlanılmaması problemleri yaşanmaktadır.
- m) Ülkemizde hızlı gelişen amatör, sportif havacılık faaliyetlerinin denetiminin yeterince olmaması nedeniyle bu durum can ve mal güvenliğini tehlikeye sokacak boyutlara ulaşmaktadır.
- n) Ülkemizde yaşanan orman ve sanayi yangınlarına, doğal afetlere havadan müdahale edebilecek yeterli donanım, eğitilmiş insan gücü ve hareket planı yoktur.

5 VIII. PLAN DÖNEMİNDE BEKLENEN GELİŞMELER

5.1 DÜNYADA BEKLENEN GELİŞMELER

1998 yılında dünya genelinde havayolu işletmeleri 6. kez üst üste karlı bir dönem yaşamışlardır. Boeing firmasının 1999 yılında yapmış olduğu araştırmalara göre bunun başlıca nedeni, yakıt fiyatlarının önceki yıllara göre daha düşük bir seviyede kalmış olmasıdır. Daha önceki birkaç yıllık dönemdeki karlılık nedeni ise, maliyetlerin azaltılması buna karşın doluluk oranlarının artırılmasıdır. Bununla birlikte trafik artışı, doluluk oranı ve elde edilen gelir eğilimleri sektörün pik (tepe) noktasına ulaştığının bir belirtisi gibi görülmektedir.

Boeing firmasına göre Gayri Safi Milli Hasıladaki artış trafik artışının üçte ikisini oluşturmaktadır. Diğer üçte birlik bölüm ise, ticaret miktarının artmasının, düşük maliyetlerin ve uçuş sayısının artırılmasının bir sonucudur. Avrupa'da havayolu trafiği bölgesel ve iç hat bazında artmaya devam etmiştir. ABD havayolu işletmeleri karlı bir dönem yaşamış olmalarına rağmen trafik artışı daha önceki eğilimlerin altındadır. Atlantik ve Latin Amerika'daki trafik, gelirlerde ve doluluk oranlarındaki azalmaya rağmen, artmaya devam etmiştir. Brezilya'da yaşanan ekonomik problemler Güney Amerika Bölgesini de etkilemiştir. Bununla birlikte, kaybedilen büyüme miktarının gelecek yıllarda beklenen seviyelere tekrar ulaşabileceği tahmin edilmektedir. Ancak Asya/Pasifik Bölgesindeki trafik, yaşanan ekonomik kriz nedeniyle, önemli ölçüde azalarak sektördeki artış eğiliminin altında kalmıştır. Büyümenin, krizden önceki beklenen seviyelere ulaşmasının mümkün olmadığı tahmin edilmektedir. Diğer yandan Rusya'da yaşanan ekonomik problemler daha önce yapılan tahminlerin değiştirilmesine neden olmuştur. Buna göre, 1998-2008 yılları arasındaki 10 yıllık dönemde beklenen GSMH artış miktarı yıllık %4.6'dan %2.3'e düşürülmüştür.

Son yıllarda sektörde yaşanan önemli gelişmelerden birisi Avrupa'daki havayolu sektörünün tamamen liberalleştirilmesidir. Avrupa'da yaşanan serbestleşme hareketi kademe kademe yapıldığı için ABD'de olduğu gibi ani değişimler yaratmamıştır. Bununla birlikte, sektöre giriş koşulları kolaylaştığı için yeni havayolu işletmeleri kurulmuş, bilet fiyatları düşmüş ve yolcu trafiği de artmıştır. Bunların bir sonucu olarak

Avrupa'daki rekabet daha da kızışmıştır. Gelecekte serbestleşme eğiliminin Avrupa'nın yanı sıra diğer pazarlarda da devam edeceği düşünülmektedir. Böylece sektördeki yoğun rekabetin gelecekte de aratarak devam edeceği söylenebilir. Bunun en önemli sonuçlarından birisi ise, havayolu işletmelerinin özelleştirilmelerinin bir gereklilik haline gelmesidir. Havayolu işletmelerinde farklı alt sistemler tarafından yürütülen faaliyetlerin tamamı birbirine karşılıklı olarak bağlı olduğundan dolayı, yoğun teknoloji kullanan havayolu işletmeleri, teknoloji ve pazardaki değişim hızının yüksek olduğu dinamik ve karmaşık bir çevrede faaliyet göstermektedir. Bu çevresel özelliklere sektördeki yoğun rekabet unsuru da eklenince, havayolu işletmelerinin organik bir örgüt yapısı kullanarak çok çabuk karar alabilen ve değişen çevre koşullarına çok çabuk ayak uydurabilen esnek bir yapıda olmaları gerekmektedir. Devlet sahipliğindeki havayolu işletmelerinin böylesine bir ortamda etkin ve verimli bir biçimde çalışmalarını dolayısıyla da başarılı olabilmeleri mümkün görülmemektedir. Bu nedenle, gelecekte havayolu işletmelerinin özelleştirilme çalışmalarının artarak devam edeceği söylenebilir.

Liberalleşmenin diğer bir etkisi ise, havayolu işletmelerinin globalleşen pazarda uçuş ağlarını genişletmek, diğer pazarlara girebilmek, pazar paylarını ve uçuş sıklıklarını artırmak ve maliyetlerini azaltmak amacıyla stratejik ortaklıklar kurma eğilimlerinin artmış olmasıdır. Bu eğilimin gelecekte de devam etmesi beklenmektedir.

Özellikle Avrupa'da ortalama uçuş uzunluğu diğer dünya pazarlarına göre daha az olduğu için (ABD'de 1200 km olmasına karşın Avrupa'da 900 km) demiryolu havayoluna önemli bir rakip olmaktadır. Son yıllarda hızlı trenlerin (Fransa'da Train A Grand Vitesse ve Almanya'da ICE) üretilmesi ve demiryollarının bu trenlere uygun hale getirilmesi sonucunda hub şehirlere ulaşım süresi kısalmıştır. Lufthansa'ya göre Avrupa'da demiryolu, 300 millik mesafelere kadar havayoluna göre önemli bir rekabetçi üstünlük kazanmış durumdadır. Ayrıca Lufthansa yakın gelecekte, Avrupa'daki önemli hublara ulaşan bir çok kısa mesafeli hattın yerini demiryollarına bırakacağını tahmin etmektedir. Son yıllarda Fransızların hızlı trenleri (TGV) Almanya, İtalya, İsveç ve İspanya'da da yaygınlaşmaktadır. Liberalleşen Avrupa Pazarında bu gelişmelerin havayolu trafiğini gelecekte olumsuz yönde etkileyeceği tahmin edilmektedir. Ayrıca hızlı tren hatlarına Londra-Paris, Londra-Brüksel, Paris-Frankfurt,

Paris-Zürih arasındaki hatların eklenmesi ile kısa mesafeli hatlarda demiryolunun daha da güçlü hale gelmesi beklenmektedir.

Avrupa’da yaşanan serbestleşme hareketi sonucunda Avrupa Birliği’ne üye ülkelerin havaalanlarında duty free shop’lar kaldırılmıştır. Bu nedenle gelecekte, diğer ülke havaalanlarında duty free gelirlerinin artacağı beklenmektedir.

Son yıllarda globalleşmenin ve rekabetin artması diğer yandan müşteri memnuniyetinin ön plana çıkması havayolu işletmelerinin müşteri odaklı olmalarını gerektirmiş ve hizmet kalitesinin artırılması rekabetçi üstünlüğün elde edilmesinde önemli bir araç haline gelmiştir. Bunun bir sonucu olarak Toplam Kalite Yönetimi gibi yeni yönetim uygulamaları önemli bir hale gelmiştir. Havayolu işletmeleri müşteriye değer yaratabilecek süreçler üzerine eğilmeye başlamışlardır. Bu amaçla temel yetenekleri üzerinde yoğunlaşarak rekabetçi üstünlük elde etmeyi hedeflemektedirler. Bunun bir sonucu olarak havayolu işletmeleri, dış kaynaklardan yararlanma (outsourcing) yöntemini uygulamaya başlamışlardır. Bu amaçla bir çok havayolu işletmesi bakım faaliyetlerini dış kaynaklardan yararlanarak yaptırmaktadır.

Gelecekte B-777 gibi yeni uçakların hizmete girmesi söz konusu eğilimi destekleyecektir. Yeni uçakların özellikle ağır bakımlarının (D Bakımlarının) yapılabilmesi için önemli miktarda ek yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Filodaki uçak sayısının az olması durumunda havayolu işletmeleri bakım faaliyetlerini dış kaynaklardan yararlanarak yürütmeyi tercih etmektedir. Bakım faaliyetlerinin dış kaynaklardan yararlanılarak yaptırılmasının diğer bir nedeni ise, bakım maliyetlerinin azaltılması gereğidir. Dünyanın en büyük bakım hizmeti veren Lufthansa Teknik Bakım Kuruluşu’nun dünya genelinde 800 mühendis ve finans yöneticisi arasında yaptığı araştırmanın sonuçlarına göre, bu mühendis ve finans yöneticilerinin %90 gibi büyük bir bölümü, bakım maliyetlerinin havayolu işletmelerinin karlılığında çok önemli bir etki yaptığını düşünmektedir. Bakım faaliyetlerinin dış kaynaklardan yararlanılarak yaptırılması eğilimi ise, bu alanda önemli bir pazar yaratmıştır. Avrupa’da Lufthansa, Air France ve Swiss Air, bakım merkezlerini kendilerine bağlı ayrı bir kuruluş haline getirmişler ve bu alandaki dünya pazarında ilk üç sırayı paylaşmışlardır. Asya’daki önemli bakım kuruluşları ise havayolu işletmelerinin de yer aldığı , HAECO, TAECO ve AMECO gibi “joint ventures” lardan oluşmaktadır. Asya/Pasifik Bölgesinde yaşanan

ekonomik krizden bölgedeki bakım kuruluşlarının da olumsuz yönde etkilendiği ve kapasite fazlasının oluştuğu belirtilmektedir. Söz konusu pazarda General Electric, Pratt&Whitney ve Rolls-Royce gibi üretici firmalar da önemli bir yere sahiptir. Motor bakımları önemli miktarlarda yatırım gerektirdiği için özellikle yeni kurulmuş küçük havayolu işletmeleri motor bakımlarını üretici firmalara yaptırmaktadır. Komponent bazında çalışan orijinal parça üreticileri de (Original Equipment Manufacturers) benzer biçimde bakım hizmetleri vermektedir. Gelecekte havayolu işletmelerinin hat bakımları da dahil olmak üzere bakım faaliyetlerinin bir çoğunu dış kaynaklardan sağlama yoluna gidecekleri ve bu pazardaki rekabetin artarak devam edeceği tahmin edilmektedir. Söz konusu eğilime paralel olarak havayolu işletmelerinin kademe azaltmasına (delaying) gidecekleri ve örgüt yapılarının daha basık bir hale geleceği söylenebilir.

Son yıllardaki diğer önemli bir gelişme ise, iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerdir. İnternetteki gelişmeler haberleşmedeki mesafeleri ortadan kaldırmış ve bilgiye ulaşımı oldukça kolay bir hale getirmiştir. Havayolu işletmeleri interneti bir dağıtım kanalı olarak kullanmaya başlamışlardır. 2000 yılında seyahatle ilgili elektronik ticaretin, İnternet kullanımının %41'ini oluşturacağı tahmin edilmektedir. Gelecekte internetin doğrudan rezervasyonda ve bilet satışında önemli bir yere sahip olacağı beklenmektedir. İletişim ve bilgi işleme teknolojisindeki gelişmelerin bir sonucu olarak gelecekte sanal organizasyonların ortaya çıkacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca bu gelişmeler, stratejik birliklerin oluşmasında ve dış kaynaklardan yararlanma uygulamalarında önemli bir yere sahip olacaktır.

Gelecekte hem uçak trafiğinin hem de yolcu trafiğinin artacak olması havaalanlarında kapasite problemleri yaratmaktadır. Pist-terminal kapasitesinin ve kara tarafı ulaşım kolaylıklarının artırılması havaalanlarındaki kapasite problemini çözmek için yeterli değildir. Pik saatlerde mevcut hava trafik kontrol kapasitesi artan talebin karşılanmasına engel olmaktadır. Kötü hava koşullarında uçuş faaliyetlerinin sınırlandırılması da mevcut sistemin diğer bir olumsuz yanıdır. Radar temelli olan bu mevcut hava trafik kontrol sistemi 1940'lı yılların prosedürlerine dayanmaktadır. Bu sorunların ortadan kaldırılması amacıyla gelecekte uydulara dayalı Haberleşme, Seyrüsefer ve İzleme/Hava Trafik Kontrol Yönetimine (Satellite Based Communication, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management) geçilmesi planlanmaktadır.

Böylece şu anda çok sıkışık durumda olan hava sahalarında bile çok daha fazla uçak çok daha emniyetli bir biçimde uçabilecektir. Havayolu işletmelerinin ise, gelecekte daha fazla uçuş arz edebilmek amacıyla sıkışık hubları by-pass yapmaları beklenmektedir. Diğer bir çözüm yolu da uçuşların pik olmayan saatlere kaydırılmasıdır. Beklenen diğer bir eğilim ise, büyük yerleşim bölgelerinde uçuşların ikinci ve üçüncü havaalanlarına kaydırılmasıdır.

Avrupa’da gecikme ve hava trafik kapasite problemlerinin çözümü için iki ayrı öneri bulunmaktadır. Bunlardan birisi, Almanya ve İngiltere tarafından savunulan Hava Trafik Kontrol Hizmetlerinin özelleştirilmesidir. Ancak bu çözüm önerisi diğer devletler tarafından kabul görmemektedir. Diğeri ise, EUROCONTROL’un güçlendirilmesi ve tüm Avrupa hava trafiğinin bu kuruluşun çatısı altında yönetilmesidir.

Halen birçoğu devlet sahipliğinde ve işletiminde olan havaalanlarının gelecekte mülkiyet ve gelir yapılarında da değişiklikler beklenmektedir. Havayolu taşımacılığına olan talep gün geçtikçe artmakta ve mevcut havaalanları bu talebi karşılamakta zorlanmaktadır. Bu nedenle mevcut havaalanlarına ilave yatırımlar yapılması ve yeni havaalanlarının inşa edilmesi gerekmektedir. Bu yatırımlar son derece büyük finansman ihtiyacı doğurduğundan artık devletler bu finansmanı karşılamakta güçlük çekmeye başlamışlardır. 1980’lerin başından itibaren havaalanı sektöründe etkileri görülmeye başlanan özelleştirme eğilimi günümüzde tüm dünyada yaygınlaşmaya başlamıştır. Gelecekte de bu eğilimin artarak devam etmesi beklenmektedir.

Havaalanlarının işletimi konusundaki diğer bir gereklilik ise, havaalanlarının özelleştirilmeseler bile daha etkin ve verimli yönetimlerinin sağlanmasıdır. Havaalanlarının finansal açıdan kendi kendilerine yeterli işletmeler haline gelebilmeleri amacıyla yönetimlerinin özerk hale getirilmesi önemli bir çözüm yoludur. Ayrıca diğer bir önemli eğilim olan havaalanlarının ticari işletmeler olarak kabul edilmeleri gereği de böylece yerine getirilebilecektir. Tüm dünyada yaygınlaşan uygulama havaalanlarının havacılık dışı faaliyetlerini çeşitlendirerek ticari gelirlerini artırmaya çalışmaları yönündedir. Gelecekte de bu eğilimin sürmesi beklenmektedir. Havacılık ücretlerinin birdenbire artırılması büyük kamusal tepkiler yaratabilir. Bu nedenle havaalanları, artan

finansal ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla ticari faaliyetlerini çeşitlendirerek yolcu dışındaki diğer havaalanı kullanıcılarına ulaşmayı hedefleyeceklerdir.

5.1.1 YOLCU TRAFİĞİ TAHMİNLERİ

Boeing firması, yaşanan ekonomik krize rağmen Asya Bölgesinin gelecekte ortalamadan daha hızlı bir biçimde büyüyeceğini tahmin etmektedir. Avrupa ve Kuzey Amerika'daki büyüme oranları ise, daha düşüktür. Ancak bu bölgeler pazarın büyük bir bölümünü oluşturmaktadırlar. Latin Amerika'da, turizm sektörünün ve birleşmeler yoluyla uçuş ağının geliştirilmesi nedeniyle de trafiğin hızla artacağı tahmin edilmektedir. Diğer yandan, daha çok sayıda küçük bölgesel jetlerin gelecekte, karlı olmayan büyük jetlerin yerini alacağı ve Hub havaalanlarında büyük jetleri desteklemek için kullanılacağı düşünülmektedir. Boeing firmasının 1998-2008 yılları arasındaki 10 yıllık dönem için beklediği ekonomik büyüme ve trafik artışları Tablo-50'de verilmiştir.

TABLO 50. 1999–2008 Yılları Arasında Ekonomik Büyüme ve Trafik Artışı Tahminleri

	Yıllık Ortalama Artış (%)
Ekonomik Büyüme	2.7
Yolcu Trafik	4.7
Kargo Trafik	6.0

Kaynak: Boeing, "Current Market Outlook-1999", <http://www.boeing.com/commercial/cmo/1eo01.html>, Aralık 1999.

Airbus firmasının 1999-2018 yıllarını kapsayan 20 yıllık bir dönem için yaptığı tahmine göre ücretli yolcu-km açısından yolcu trafiği yıllık ortalama %5 oranında artış gösterecektir.

Geleceğe yönelik beklentilere ilişkin diğer kapsamlı bir çalışma ise, 1995 yılında ICAO tarafından 10 yıllık bir dönem (1995-2005) için yapılmıştır. ICAO dünya ekonomisinin söz konusu dönem içinde yıllık ortalama %2.5 oranında artacağını tahmin etmektedir. Yolcu ve kargo gelirlerinde, 1995-2000 yılları arasında, yıllık ortalama %0.5 oranında bir azalma olacağı, 2000-2005 yılları arasında ise herhangi bir değişimin

meydana gelmeyeceği kabul edilmektedir. Tablo-51’de gerçekleşmiş ve beklenen tarifeli yolcu trafiğine ilişkin tahminler verilmiştir.

TABLO 51. 1995-2005 Yılları Arasındaki Döneme Ait Dünya Yolcu Trafik Tahminleri

	1995	2005	Yıllık Ortalama Artış Miktarı (%)	
			1985-1995	1995-2005
Yolcu-km (Milyar)				
Dış Hat	1 241	2 395	7.7	7.0
İç Hat	987	1 412	2.4	3.5
Toplam	2 228	3 807	5.0	5.0
Yolcu Sayısı (Milyon)				
Dış Hat	373	680	6.8	6.0
İç Hat	912	1 310	2.6	3.5
Toplam	1 285	2 010	3.6	4.5

Kaynak: ICAO, **Outlook For Air Transport To The Year 2005**, (Circular 270-AT/111, Montreal: Secretary General, 1997).

ICAO’ya göre, Asya/Pasifik Bölgesinde yaşanan ekonomik krizin kısa vadede atlatılması mümkün görülmemektedir. Kriz etkilerinin 3-4 yıl boyunca hissedileceği tahmin edilmektedir. Bu kriz havayolu trafiğini de olumsuz yönde etkilemiştir. Özellikle Asya Ülkeleri arasındaki uçuşlarda doluluk oranları azalmış ve havayolu işletmeleri finansal problemlerle karşı karşıya kalmışlardır. ICAO, bu ortamda ileriye yönelik uzun vadeli bir tahmin yapmanın oldukça güç olduğunu belirtmektedir. Bununla birlikte ICAO, 1998 yılında Asya/Pasifik Bölgesinde yaşanan ekonomik krizi dikkate alarak ve bu krizin diğer bölgelere de sıçramayacağını varsayarak, daha önce yaptığı tahminlerden bazılarını güncellemiştir. Daha önceki tahmine ait bilgiler ile güncellenmiş bilgiler Tablo-52’de verilmektedir. Asya/Pasifik Bölgesinde beklenen yıllık ortalama artış %8.5’ten %7’ye düşürülmüştür. Bu gerileme dünya genelinde beklenen büyüme oranının da %5.5’ten %5’e indirilmesine sebep olmuştur. ICAO’nun yaptığı yıllık %5’lik artış tahmini ile Airbus firmasının yaptığı tahminin örtüştüğü görülmektedir. Tablo-51’de görüldüğü gibi taşınması beklenen yolcu sayısındaki artışın yolcu-kilometre artışından daha az olacağı tahmin edilmektedir. Bunun nedeni ise, ortalama uçuş uzunluğunun gelecekte, yıllık ortalama %1 oranında artmaya devam edeceğinin beklenmesidir.

TABLO 52. 1995-2005 Yılları Arasındaki Döneme Ait Güncellenmiş Yolcu Trafik Tahminleri

BÖLGE	1995 GERÇEKLEŞEN	2005 TAHMİN	GÜNCELLENMİŞ TAHMİN	YILLIK ORTALAMA ARTIŞ ORANI %
ASYA/PASİFİK	549.7	1260	1801	8,5
DÜNYA	2228	3807	3629	5,0

Kaynak: ICAO, http://www.icao.org/cgi/goto.pl?icao/en/site_search.htm, Aralık 1999

Tablo-53'de ise, bölgelere göre yolcu trafik tahminleri verilmektedir. Asya/Pasifik Bölgesine ait tahminler güncellenmiştir. Asya/Pasifik Bölgesinde beklenen artışın 1998 yılında yaşanan krize rağmen dünya genelindeki en yüksek artış oranı olması beklenmektedir.

Boeing firması da 1999-2008 yıllarına ait 10 yıllık ve 1999-2018 yıllarına ait 20 yıllık tahminler yapmıştır. Tablo-54'de bölgeler arası tahmin edilen yıllık ortalama trafik artışları görülmektedir. Latin Amerika-Afrika Bölgeleri arasındaki trafik artışının beklenen en yüksek oran olduğu görülmektedir. Kuzey Amerika-Afrika Bölgeleri arasındaki artış oranının yüksekliği de dikkat çekmektedir. Bunun yanısıra, Asya/Pasifik Bölgesinin kendi içindeki ve Avrupa Bölgesi arasındaki trafik artış oranları da diğer bölgelere göre daha yüksektir.

TABLO 53. Bölgelere Göre Yolcu Trafik Tahminleri

	Yolcu-Km (Milyar)		Yıllık Ortalama Büyüme Oranı (%)		Dünya Trafığının Bölgelere göre dağılımı (%)	
	1995	2005	1985- 1995	1995- 2005	1995	2005
Afrika	51.0	7.7	3.3	4.0	2.3	2.0
Dış Hat	42.1	65	3.9	4.5	3.4	2.7
İç Hat	8.9	12	0.9	3.0	0.9	0.8
Asya/Pasifik	549.7	*1 260	9.5	*8.5	24.7	33.1
Dış Hat	372.9	870	9.5	9.0	30.1	36.3
İç Hat	176.8	390	9.4	8.0	17.9	27.6
Avrupa	549.3	870	2.5	4.5	24.7	22.9
Dış Hat	426.8	735	7.1	5.5	34.4	30.7
İç Hat	122.5	135	-5.4	1.0	12.4	9.6
Orta Doğu	67.0	115	4.6	5.5	3.0	3.0
Dış Hat	57.1	100	5.0	6.0	4.6	4.2
İç Hat	9.9	15	2.8	4.0	1.0	1.1
Kuzey Amerika	902.7	1 310	4.7	4.0	40.5	34.4
Dış Hat	271.7	495	8.0	6.0	21.9	20.7
İç Hat	631.0	815	3.6	2.5	64.0	57.7
Latin Amerika ve Karayibler	107.9	175	4.7	5.0	4.8	4.6
Dış Hat	70.3	130	6.8	6.5	5.7	5.4
İç Hat	37.6	45	1.7	2.0	3.8	3.2
Dünya	2 227.6	3 807*	5.0	5.5*	100	100
Dış Hat	1 240.9	2 395	7.7	7.0	100	100
İç Hat	986.7	1 412	2.4	3.5	100	100

*Bu değerler Asya/Pasifik Bölgesinde yaşanan ekonomik kriz nedeniyle ICAO tarafından 1999 yılında güncellenmiştir. Bakınız Tablo-52.

Kaynak: ICAO, **Outlook For Air Transport To The Year 2005**, (Circular 270-AT/111, Montreal: Secretary General, 1997).

TABLO 54. Bölgelere Göre Yolcu Trafikindeki Artış Oranı

	Afrika (%)		Asya/Pasifik ve Güneybatı Asya (%)		Avrupa (%)	
	1999-2008	1999-2018	1999-2008	1999-2018	1999-2008	1999-2018
Afrika	3.8	4.9	5.8	5.4	5.0	4.9
Asya/Pasifik	5.8	5.4	6.6	6.4	6.3	6.1
Avrupa	5.0	4.9	6.3	6.1	4.5	4.3
Orta Doğu	3.4	4.0	4.6	4.5	4.0	3.9
Latin Amerika	7.4	6.9	2.7	4.2	4.9	5.5
Kuzey Amerika	6.9	6.7	5.6	5.6	3.8	3.7
	Orta Doğu		Latin Amerika		Kuzey Amerika	
Afrika	3.4	4.0	7.4	6.9	6.9	6.7
Asya/Pasifik	4.6	4.5	2.7	4.2	5.6	5.6
Avrupa	4.0	3.9	4.9	5.5	3.8	3.7
Orta Doğu	3.9	4.6	---	---	2.7	3.9
Latin Amerika	---	---	7.1	6.9	4.8	4.7
Kuzey Amerika	2.7	3.9	4.8	4.7	3.0	2.9

Kaynak: Boeing, "Current Market Outlook-1999", <http://www.boeing.com/commercial/cmo/5apc1.html>, Aralık 1999.

5.1.2 KARGO TRAFİĞİ TAHMİNLERİ

ICAO, 1995-2005 yılları arasındaki kargo trafiğinin ortalama yıllık %7 oranında artacağını tahmin etmektedir. Düşük tahmin oranının ise %5 olacağı belirtilmektedir. Dış hat kargo taşımacılığının, hızlı bir biçimde büyüyen uluslararası ticarete bağlı olarak, iç hat kargo taşımacılığında daha hızlı bir biçimde büyüyeceği tahmin edilmektedir. Bunun diğer bir nedeni ise, iç hat taşımacılıkta önemli bir yeri olan ABD pazarının olgunluk dönemini yaşıyor olmasıdır. Tablo-55'te dünya genelinde, iç hat ve dış hat olarak, 1995 yılında gerçekleşen ve 2005 yılında beklenen değerler ile artış oranları görülmektedir. Ton olarak taşınacak yük miktarındaki artışın taşınacak ton-kilometre artışından daha az olmasının nedeni ortalama uçuş uzunluğunun gelecekte artacak olmasıdır.

TABLO 55. Dünya Tarifeli Kargo Trafikliği

	1995	2005	Yıllık Ortalama Artış Miktarı (%)	
			1985-1995	1995-2005
KargoTon-Km (milyon)				
Dış Hat	70273	145720	9.1	7.5
İç Hat	12809	18230	2.1	3.5
Toplam	83082	163950	7.6	7.0
Taşınan Kargo Ton (Bin)				
Dış Hat	12982	24400	8.2	6.5
İç Hat	8506	10200	0.8	2.0
Toplam	21488	34600	4.6	5.0

Kaynak: ICAO, **Outlook For Air Transport To The Year 2005**, (Circular 270-AT/111, Montreal/Secretary General, 1997).

Tablo-56'da taşınacak yük miktarının bölgelere göre dağılımı verilmiştir. En yüksek artışın Asya/Pasifik Bölgesinde en az artışın ise Afrika Bölgesinde gerçekleşmesi beklenmektedir.

Boeing firması ise, 1999-2008 yılları arasındaki dönemde ton-km olarak kargo trafiğinin ortalama yıllık %5.9 oranında artacağını tahmin etmektedir. Airbus firmasının 1999-2018 yıllarını kapsayan 20 yıllık dönem için yaptığı tahminde de, yıllık ortalama kargo trafiğinin artış oranı ton-kilometre olarak, ortalama yıllık %5.9 olarak verilmektedir. Havayolu kargosunda en önemli pazarın Avrupa ve ABD'yi Asya/Pasifik Bölgesine bağlayan hat olduğu ve bu pazarın toplam hava kargo pazarının %40'ını oluşturacağı tahmin edilmektedir.

TABLO 56. Tahmin Edilen Yük Trafikinin Bölgelere Göre Dağılımı

	Yolcu-Km (Milyar)		Yıllık Ortalama Büyüme Oranı (%)		Dünya Trafikinin Bölgelere Göre Dağılımı (%)	
	1995	2005	1985-1995	1995-2005	1995	2005
Afrika	1418	2050	2.0	4.0	1.7	1.3
Dış Hat	1320	1920	2.1	4.0	1.9	1.3
İç Hat	98	130	0.5	3.0	0.8	0.7
Asya/Pasifik	28346	71000	11.4	9.5	34.1	43.3
Dış Hat	26243	66900	11.8	10.0	37.3	45.9
İç Hat	2103	4100	7.5	7.0	16.4	22.5
Avrupa	24607	40900	5.5	5.5	29.6	24.9
Dış Hat	23815	40000	7.5	5.5	33.9	27.4
İç Hat	792	900	-12.0	1.5	6.2	4.9
Orta Doğu	3775	6800	7.2	6.0	4.5	4.1
Dış Hat	3694	6700	7.4	6.0	5.3	4.6
İç Hat	81	100	1.0	2.0	0.6	0.5
Kuzey Amerika	21253	36200	7.2	5.5	25.6	22.1
Dış Hat	12162	24000	9.6	7.0	17.3	16.5
İç Hat	9091	12200	4.6	3.0	71.0	66.9
Latin Amerika ve Karayibler	3683	7000	5.8	6.5	4.4	4.3
Dış Hat	3039	6200	7.4	7.5	4.3	4.3
İç Hat	644	800	0.4	2.0	5.0	4.4
Dünya	83082	163950	7.6	7.0	100	100
Dış Hat	70273	145720	9.1	7.5	100	100
İç Hat	12809	18230	2.1	3.5	100	100

Kaynak: ICAO, **Outlook For Air Transport To The Year 2005**, (Circular 270-AT/111, Montreal/Secretary General, 1997).

5.1.3 UÇAK TRAFİĞİ TAHMİNLERİ

Uçak trafiğinin sayısını belirleyen en önemli faktör havayolu yolcu taşımacılığına olan taleptir. Yolcu talebi arttığında havayolu işletmeleri bu talebi karşılayabilmek için uçuş sayılarını artırmak, daha büyük uçaklar kullanmak ya da daha yüksek doluluk oranı elde etme yoluna giderler. ICAO'nun tahminlerine göre 1985 yılında tarifeli seferler için %63 olan ve 1995 yılında %67'ye yükselen doluluk oranının 2005 yılında %70'e ulaşması beklenmektedir.

Uçak büyüklüğünü etkileyen en önemli faktörlerden birisi serbestleşme eğilimleri olmuştur. ABD’de yaşanan serbestleşme hareketi rekabeti artırmış ve serbestleşme eğilimi günümüzde Avrupa gibi diğer önemli pazarları da etkisi altına almıştır. Yoğun rekabet ortamında uygun sıklık ve direkt seferler, havayolu işletmelerinin rekabetçi üstünlük elde etmek için kullandıkları en önemli rekabet araçlarından olmuştur. Buna bağlı olarak da var olan yolcu talebini karşılayabilmek amacıyla uçak trafiği artış eğilimine girmiştir. Artan uçak trafiği ile daha sık ve direkt uçuş gerekliliği B-757, B-767 A-310 ve MD-80 gibi orta büyüklükte uzun mesafeli uçakların kullanılmasını gerekli hale getirmiştir.

ICAO, serbestleşme eğilimlerinin ve teknolojik gelişmelerin gelecekte de devam edeceğini tahmin etmektedir. Bununla birlikte, serbestleşme eğilimlerinin bir sonucu olarak artan rekabet havayolu işletmelerini birleşmeye ve stratejik birlikler oluşturmaya zorlamaktadır. Böylece havayolu işletmeleri daha geniş bir uçuş ağı ve daha fazla uçuş sıklığı elde edebildikleri için filolarında daha çok sayıda küçük uçak bulundurma baskısından kurtulmaktadırlar. Bununla birlikte, havaalanlarındaki sıkışıklıklar havayolu işletmelerini daha büyük uçak kullanmaya zorlamaktadır. Ayrıca son yıllarda hizmete giren B-777, A-330 ve A-340 gibi yeni teknolojilere sahip uçaklar 1980’li yılların uçaklarından daha büyüklüktedir. ICAO tüm bu nedenleri dikkate alarak 1995 yılında 184 olan ortalama koltuk sayısının 2005 yılında 200’e ulaşacağını tahmin etmektedir.

Airbus firmasına göre çift koridorlu (geniş gövdeli) uçakların büyüklükleri gelecekte artış gösterecek ve 1998 yılında ortalama 296 koltuk/uçak olan büyüklük 2018 yılında ortalama 330 koltuk/uçak değerine ulaşacaktır. Bununla birlikte Airbus firması, tek koridorlu uçak büyüklüğünün gelecekte değişmeyeceğini ve ortalama değerinin 138 koltuk/uçak olarak kalacağını tahmin etmektedir. Airbus’a göre bunun nedeni, havayolu işletmelerinin daha çok noktaya daha sık sefer düzenlemek durumunda olmalarıdır.

Diğer yandan Boeing Firmasına göre, daha çok sayıda küçük bölgesel jetlerin gelecekte karlı olmayan büyük jetlerin yerini alacağı ve Hub havaalanlarında büyük jetleri desteklemek için kullanılacağı düşünülmektedir. Boeing firmasının 1998–2008

yılları arasındaki 10 yıllık dönem için beklediği toplam ticari uçak sayısının uçak tiplerine göre dağılımı Tablo-57’de verilmiştir.

TABLO 57. 1999–2008 Dönemindeki Ticari Uçak Talebi ve Dağılımı

1999–2008 Dönemindeki Ticari Uçak Talebi	2008 Yılındaki Toplam 19.100 Adet Yolcu ve Kargo Jet Uçağının Dağılımı (%)
Bölgesel Jet	16
Tek Koridorlu Jet (Dar Gövdeli)	57
Orta Büyüklükte Jet	21
B747 yada Daha Büyük Jet	6

Kaynak: Boeing, “Current Market Outlook–1999”, <http://www.boeing.com/commercial/cmo/1eo01.html>, Aralık 1999.

Tablo-58’de ICAO’nun tarifeli seferler uçak trafiği tahmini görülmektedir. Mutlak değerler açısından bakıldığında 1995-2005 yılları arasındaki uçak kalkış sayısının 4.6 milyon olacağı tahmin edilmektedir. 1985-1995 yılları arasındaki artışın da 4.8 milyon olduğu dikkate alınarak mevcut hava trafik ve havaalanı hizmetlerindeki kapasite sorunlarının artarak devam edeceği belirtilmektedir.

TABLO 58. Uçak Trafiği Tahmini

	1995	2005	Yıllık Ortalama Artış Oranı	
			1985-1995	1995-2005
Uçak-Kilometre	18 279	28 400	5.6	4.5
Uçak Kalkış Sayısı (Bin)	16 754	21 400	3.4	2.5

Kaynak: ICAO, **Outlook For Air Transport To The Year 2005**, (Circular 270-AT/111, Montreal/Secretary General, 1997).

5.2 TÜRKİYEDE BEKLENEN GELİŞMELER

5.2.1 TÜRK SİVİL HAVA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜ GELECEKTE ETKİLEMESİ BEKLENEN FAKTÖRLER

5.2.1.1 Nüfus Artışı

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan havayolu trafik tahmin araştırmasına göre, 1985-1996 yılları arasındaki nüfus artış oranında daha önceki yıllara göre belirgin bir düşüş olmuştur. 1985-1990 yılları arasındaki nüfus artışı oranı %2.2 iken 1990'da bu oran %1.8 ve 1994'te %1.6 olarak gerçekleşmiştir.

Devlet İstatistik Enstitüsü tarafından hazırlanan ve havayolu trafik tahminlerinde de kullanılan projeksiyonlara göre 2005 yılında ulusal nüfus artış oranının yıllık %1.5 olması beklenmektedir. Aynı tahminlere göre 2005 yılında 15 yaş ve üstü nüfusun toplam 50 968 000 olması beklenmektedir. Bu rakam toplam nüfusun %68'ini oluşturmaktadır.

5.2.1.2 Ekonomik Beklentiler

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nce hazırlatılan raporda uzun dönemde GSYİH'nin tahmin edilmesinin oldukça güç olduğu belirtilmektedir. Bunun nedeni olarak son 25 yılda yaşanan enflasyon oranlarının diğer Avrupa ülkelerinden çok daha fazla olması ve kayıt dışı ekonominin büyüklüğü gösterilmektedir. Kayıt dışı ekonominin tam olarak bilinmemesi nedeniyle toplam ve kişi başına GSMH'nin gerçek değerleri yansıtmayacağı belirtilmektedir. Bununla birlikte, 2010 yılına kadar GSYİH'nin ortalama yıllık %5 oranında artması beklenmektedir. Bölgelere göre yapılan değerlendirmede ise, Marmara Bölgesi için %5.4, Ege Bölgesi için %5.4, Akdeniz Bölgesi için %5.3, Güney Doğu Anadolu Bölgesi için %4.9 Doğu Anadolu Bölgesi için %2, İç Anadolu için %3.7, Karadeniz Bölgesi için %4.5 oranları verilmektedir.

Sözü edilen raporda Avrupa Bölgesi ve Türkiye'ye hava trafiği veren diğer ülkelerdeki artış oranı ise, ortalama yıllık %2.4 olarak verilmektedir.

5.2.1.3 Turizm Sektöründe Beklenen Gelişmeler

Son 10 yıl boyunca turizm sektöründe yaşanan gelişmeler Türkiye'deki hava ulaşımının büyümesinde en etkin faktör olmuştur. Bu nedenle turizm sektöründe beklenen gelişmeler yapılacak havayolu trafik tahminleri açısından son derece önemlidir.

Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TÜRSAB)'ne göre, göre turizmin bugünkü seviyelere gelmesinde özel havayolu ulaştırma işletmelerinin çok büyük rolü olmuştur. TÜRSAB'a göre bunun nedenleri:

- Özel havayolu işletmelerinin kurulması ile koltuk kapasitesi artmış ve bu işletmeler Avrupa'nın küçük noktalarına da uçuş imkanı yaratmıştır.
- Akdeniz kuşağında Türkiye'nin rakipleri olan ve uçuş mesafesi Türkiye'ye göre gidiş-dönüş 2 ila 3 saat daha kısa olan ülkelerle (Fas, Tunus, İtalya, Yunanistan, İspanya) özel havayolu işletmelerinin vermiş olduğu rekabetçi fiyatlar sayesinde rekabet edilebilmiştir.
- Kriz dönemlerinde Türkiye'ye sadece, başka alternatifleri kalmayan özel havayolu işletmeleri uçuş düzenlemişlerdir.

TÜRSAB'dan alınan bilgilere göre, Türkiye'ye gelen turistlerin 1997 yılında %72'si, 1998 yılında ise, %67'si havayolunu kullanmıştır. TÜRSAB, gelecek yıllarda gelmesi beklenen toplam yabancı ziyaretçi sayısı her ne olursa olsun havayolu ile geleceklerin oranının %85 olarak tahmin etmektedir. Tablo-59'da yıllar itibariyle gelen turistlerin değişik ulaşım yöntemlerine göre dağılımı görülmektedir.

1999 yılında turizm sektöründe önemli bir kriz yaşanmıştır. TÜRSAB, Turizm Bakanlığı'nın verilerine dayanarak 1999 yılının ilk 9 ayında Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçi sayısında %21.5'lik, turizm gelirlerinde ise yılın ilk 8 ayında %32'lik bir azalma olduğunu belirtmektedir.

TÜRSAB'ın Mayıs 1999 tarihinde yaptığı bir araştırmaya göre, 1999 yılı sonunda Türkiye'ye gelecek toplam yabancı ziyaretçi sayısında 2.5 milyonluk, toplam turizm gelirinde de 2 milyar dolarlık bir azalma olacaktır. TÜRSAB Üyelerine Şubat

ayının ikinci yarısından sonra gelen tur iptallerinin toplamı 725.000 kişiyi bulmuştur. Bunların 562.000 charter seferlerinden alınan koltuklarla taşınacak kişilerden, geri kalanı tarifeli seferlerle ve diğerlerinden oluşmaktadır. Şubat ayının ikinci yarısından bu yana iptal edilen uçak sefer sayısı ise 1562'dir. İptal edilen uçak-koltuk sayısı ise, 562.000'dir. Anlaşıldığı üzere turizm sektöründe yaşanan kriz havayolu işletmelerini de oldukça olumsuz yönde etkilemiştir.

TABLO 59. Türkiye'ye Girişte Kullanılan Ulaşım Seçenekleri

	A		B		C		D		E		F		G		H		I
	Havayolu		Demiryolu		Karayolu		Denizyolu		Toplam								
	(Bin)	% (A/I)*100	(Bin)	% (C/I)*100	(Bin)	% (E/I)*100	(Bin)	% (G/I)*100	(Bin)	% (I/I)*100	(Bin)	% (H/I)*100	(Bin)	% (G/I)*100	(Bin)	% (H/I)*100	(Bin)
1973	386	29	55	4	387	29	514	38	1,342								
1974	295	27	70	6	425	38	320	29	1,110								
1975	355	23	84	5	769	50	332	22	1,540								
1976	489	29	87	5	734	44	366	22	1,676								
1977	422	25	95	6	751	45	393	24	1,661								
1978	878	59	34	2	539	36	47	3	1,498								
1979	850	55	39	3	587	38	58	4	1,534								
1980	312	24	99	8	454	35	423	33	1,288								
1981	366	26	86	6	546	39	407	29	1,405								
1982	395	28	53	4	579	42	365	26	1,392								
1983	543	33	76	5	563	35	443	27	1,625								
1984	684	32	43	2	883	42	507	24	2,117								
1985	868	33	54	2	1,170	45	523	20	2,615								
1986	965	40	54	2	931	39	445	19	2,395								
1987	1,419	49	65	2	846	29	575	20	2,905								
1988	2,142	50	68	2	1,328	31	725	17	4,263								
1989	2,347	52	77	2	1,327	29	764	17	4,515								
1990	2,566	48	145	3	1,929	36	757	14	5,397								
1991	1,748	31	117	2	3,190	57	496	9	5,551								
1992	3,005	42	76	1	3,310	47	711	10	7,102								
1993	3,550	54	41	1	2,150	33	782	12	6,523								
1994	3,974	59	61	1	1,824	27	834	12	6,693								
1995	5,179	67	52	1	1,631	21	884	11	7,746								
1996	6,239	72	91	1	1,360	16	921	11	8,611								
1997	7,041	72	97	1	1,573	16	851	9	9,712								
1998	6,384	68	114	1	1,822	19	1,111	12	9,431								

Kaynak: TÜRSAB, "Türkiye'ye Gelişte Hangi Yolları Kullanıyorlar?", www.türsab.org.tr, Aralık 1999.

17 Ağustos'taki Marmara Depremi de turizm sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. TÜRSAB'ın yaptığı "Deprem ve Turizme Etkileri" adlı araştırmanın sonuçları özellikle kongre turizminin olumsuz yönde etkilendiğini ve sektörün uğradığı toplam kayıpların değerinin 173 milyon ABD \$'na ulaştığını göstermektedir.

TÜRSAB'ın geleceğe yönelik değerlendirmelerinde sektörün filo kapasitesinin uçak ve koltuk sayısı açısından azalması durumunda Türk turizm sektörünün de olumsuz yönde etkileneceği belirtilmektedir. Bunun yanı sıra enflasyon-devalüasyon dengesizliğinin ve petrol fiyatlarındaki artışın da olumsuz yönde etkileyeceği düşünülmektedir. Buna karşın Avrupa Birliği ile olan olumlu gelişmelerin ve rakip ülkelerin bu yıl içinde talep yüksekliğinden yaşadığı over-booking durumunun ise, turizm sektörünü olumlu yönde etkileyeceği tahmin edilmektedir. TÜRSAB'ın geleceğe yönelik toplam ziyaretçi sayılarındaki tahminler Tablo-60'da verilmiştir.

TABLO 60. Yabancı Ziyaretçi Sayısı Tahminleri

Yıllar	Gelmesi Beklenen Yabancı Ziyaretçi Sayıları (Bin)
2000	8 500
2001	8 700
2002	9 000
2003	9 270
2004	9 540
2005	9 700

Kaynak: TÜRSAB'ın Aralık 1999 tarihli faks metni.

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan araştırmaya göre gelecek beş yıl içinde turizm kuruluşlarının kapasitelerinde en az %30-%45'lik bir artış beklenmektedir. Kısa vadede yabancı ziyaretçi sayısındaki artışın ise, yıllık %10-%15 oranında olacağı ancak 2010 yılına kadar kademeli bir biçimde azalarak %4'e gerileyeceği tahmin edilmektedir.

5.2.1.4 Diğer Faktörler

Avrupa'da yaşanan serbestleşme hareketleri sonucunda havaalanlarında duty-free shoplar kaldırılmıştır. Türkiye'de ise, bu uygulamalar devam etmektedir. Bu nedenle Türkiye'deki büyük havaalanlarında duty-free gelirlerinin gelecekte artması beklenmektedir.

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne aday üye olmasının gelecekte birçok faktörü olumlu yönde etkileyeceği düşünülmektedir. Türkiye, gelecek dört yıl içinde tam üyeliği elde etmeyi hedeflemektedir. Bu nedenle Türkiye'deki terör faaliyetlerinin sona erdirilmesi için daha önemli adımların atılacağı ve istikrarın sağlanacağı beklenmektedir. Beklenen bu gelişmeler turizm sektöründeki büyümeye ivme

kazandıracaktır. Ayrıca AB'ye adaylık süreci içinde Kıbrıs sorunun çözülmesi de beklenmektedir. Bu sayede Kıbrıs'taki turizm sektörünün canlanacağı ve Türk havayolu işletmelerinin artan trafikten pay alabilecekleri düşünülmektedir.

AB'ye adaylık sürecinin Türkiye ekonomisinin canlanmasına yardımcı olacağı beklenmektedir. Avrupa-Türkiye arasındaki iş bağlantılarının bu sayede artacağı ve bunun da özellikle iş amaçlı yolcu trafiğini ve kargo trafiğini artıracığı öngörülmektedir. Gelecekte Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği'ne üye olan bir Türkiye'nin tarihi, kültürel ve etnik bağlarının bulunduğu Türki Cumhuriyetlerine açılacak bir kapı durumuna geleceği düşünülmektedir. Son yıllarda bu ülkelerle yapılan enerji anlaşmaları hem bu ülkelerin hem de Türkiye'nin ekonomisi ve jeopolitik konumları üzerinde olumlu etkiler yapacaktır. Bu ise Türkiye ile bu ülkeler arasındaki direkt ve bağlantılı havayolu trafiğini artıracaktır. Özellikle kargo trafiğinde önemli artışların olacağı tahmin edilmektedir.

Türkiye'de terörün sona ermesi, AB adaylığı, Yunanistan ve diğer komşularla sorunların çözülmesi, hiç olmazsa eski gerginliklerin ortadan kalkması, genelde demokratikleşme ve insan haklarına saygının artmasının ülkenin yurtdışındaki imajını olumlu yönde etkileyeceği, bu durumun da turizme ve doğal olarak hava ulaşımına ivme kazandıracığı düşünülmektedir.

5.2.2 HAVAALANLARI UÇAK TRAFİĞİ

5.2.2.1 Kapasite

Sivil hava trafiğine açık tüm havaalanlarımızın mevcut kapasiteleri Tablo-25'te pist özellikleri Tablo-26'da, apron ve taksirut durumları Tablo-28'de verilmiştir.

5.2.2.2 Talep

Sivil hava trafiğine açık havaalanlarımızın 2001 ile 2006 yıllarında beklenen uçak trafiği iç hat, dış hat olmak üzere Tablo-61'te verilmiştir.

Beş büyük havaalanımızın 2001-2006 yıllarındaki Diğer Sivil Uçak ve Askeri Uçak trafiği de dikkate alınarak ayrıntılı olarak hesaplanmış tahmini uçak trafiği ise Tablo-62'de verilmiştir.

TABLO 61. 2001-2006 Yılları Havaalanları Uçak Trafiki Tahmin Değerleri

HAVALİMANI VE MEYDANLAR	TRAFİK TAHMİN DEĞERLERİ			
	UÇAK/YIL İÇHAT		UÇAK/YIL DIŞHAT	
	2001	2006	2001	2006
ADANA	14,300	21,100	4,800	6,500
ADİYAMAN	800	1,100	...	...
AĞRI	1,700	2,300	...	...
ANKARA / ESENBOĞA	55,900	79,200	16,500	23,300
ANTALYA	18,800	27,000	59,200	82,300
BALIKESİR / KÖRFEZ	6,024	7,666	...	...
BURSA / YENİŞEHİR*	16,250	17,570	500	638
ÇANAKKALE	2,941	3,506	...	...
DENİZLİ / ÇARDAK	2,300	3,400	500	700
DİYARBAKIR	3,790	5,470	80	100
ELAZIĞ	2,420	2,665	...	...
ERZİNCAN	1,040	1,270	...	...
ERZURUM	3,760	4,440	70	90
GAZİANTEP / OĞUZELİ	3,960	4,080	120	170
ISPARTA / SÜLEYMAN DEMİREL	1,350	2,010	555	710
İSTANBUL / ATATÜRK	87,200	107,300	180,100	227,000
İZMİR / ADNAN MENDERES	24,600	35,000	28,900	40,000
KARS	2,090	2,600	...	...
KAYSERİ / ERKİLET	1,250	1,536	...	...
MALATYA / ERHAÇ	1,790	2,130	...	...
KAHRAMANMARAŞ	484	519	...	...
MUĞLA / DALAMAN	5,500	7,300	12,600	22,000
MUĞLA / MİLAS-BODRUM	6,000	7,200	9,700	13,600
MUŞ	1,490	1,700	...	...
NEVŞEHİR / TUZKÖY	200	293	2,831	4,274
SAMSUN / ÇARŞAMBA	2,530	3,740	430	585
SİİRT	1,200	1,810	...	...
SİNOP	800	100	...	...
SİVAS	400	600	...	...
ŞANLIURFA	200	290	...	...
TOKAT	300	400	...	...
TRABZON	6,600	9,600	2,550	3,250
UŞAK	200	300	...	...
VAN	5,660	6,850	20	20
ZONGULDAK / ÇAYCUMA	500	760	...	...

* Bursa Yenişehir Havaalanı'nın hizmete açılmasıyla birlikte Bursa Havaalanı'ndan yapılan seferler bu havaalanına aktarılacağından tüm trafik Bursa Yenişehir Havaalanı'na dahil edilmiştir

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt I, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi. Ankara: Şubat 1999.

TABLO 62. 2001 ve 2006 Yılları Beş Büyük Havaalanı İçin Uçak Trafik Tahminleri

	İÇHAT ve DIŞHAT SIVİL UÇAK TRAFİĞİ						DİĞER SIVİL UÇAK TRAFİĞİ			ASKERİ UÇAK TRAFİĞİ			TOPLAM	
	İÇHAT			DIŞHAT			İÇHAT	DIŞHAT	TOPLAM	İÇHAT	DIŞHAT	TOPLAM		
ATATÜRK	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM								
2001	56,700	7,600	64,300	103,300	62,900	166,200	18,700				4,200	1,000	5,200	267,300
2006	70,600	9,300	79,900	130,200	79,500	209,700	23,200	12,900	31,600	4,200	1,000	5,200	334,300	
								16,300	39,500					
ESENBOĞA														
2001	42,400	2,000	44,400	8,100	5,900	14,000	10,100				1,400	500	1,900	72,400
2006	60,800	2,600	63,400	10,000	7,300	17,300	14,400	2,000	12,100	1,400	500	1,900	99,500	
								2,500	16,900					
ADNAN MENDERES														
2001	15,800	2,900	18,700	4,400	23,500	27,900	4,400	800	5,200	1,500	200	1,700	53,500	
2006	23,500	3,600	27,100	6,000	32,700	38,700	6,400	1,100	7,500	1,500	200	1,700	75,000	
ANTALYA														
2001	5,800	6,800	12,600	800	56,900	57,700	5,800		6,800	400	500	900	78,000	
2006	8,700	9,500	18,200	1,100	79,300	80,400	8,400	1,000	9,800	400	500	900	109,300	
								1,400						
DALAMAN														
2001	1,600	1,200	2,800	500	11,700	12,200	1,800	300	2,100	900	100	1,000	18,100	
2006	2,400	1,500	3,900	700	16,300	17,000	2,500	400	2,900	900	100	1,000	24,800	

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt II, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

5.2.3 HAVAALANLARI YOLCU TRAFİĞİ

5.2.3.1 Kapasite

Sivil hava trafiğine açık havaalanlarımızın mevcut yolcu kapasiteleri, Tablo-25’te verilmiştir.

5.2.3.2 Talep

Sivil hava trafiğine açık havaalanlarımızın 2001 ile 2006 yılları yolcu talep tahminleri iç hat, dış hat ve toplam olmak üzere Tablo-63’de verilmiştir.

Beş büyük havaalanımızın 2001–2006 yıllarındaki iç hat, dış hat, tarifeli, tarifersiz ayrımı ise Tablo-64’te verilmiştir.

5.2.4 HAVAALANLARI KARGO TRAFİĞİ

Sivil Hava trafiğine açık havaalanlarımızın 2001 ile 2006 yılları kargo ve posta talep tahminleri, Tablo-65’de verilmiştir.

TABLO 63. 2001 ve 2006 Yılları Havalimanı ve Meydanlar Yolcu Trafığı Tahminleri

HAVALİMANI VE MEYDANLAR	TRAFİK TAHMİN DEĞERLERİ			
	YOLCU/YIL İÇHAT		YOLCU/YIL DIŞHAT	
	2001	2006	2001	2006
ADANA	973,100	1,515,900	444,000	639,700
ADİYAMAN	12,000	17,800	...	...
AĞRI	17,000	23,000	...	...
ANKARA / ESENBÖĞA	4,312,000	6,486,000	1,574,800	2,031,400
ANTALYA	987,600	1,538,500	8,393,250	12,092,000
BALIKESİR / KÖRFEZ	10,000	12,650	...	...
BURSA / YENİŞEHİR*	214,200	279,900	40,000	93,100
ÇANAKKALE	25,000	32,600	...	...
DENİZLİ / ÇARDAK	108,750	169,500	35,000	9,000
DIYARBAKIR	433,600	653,600	8,000	11,900
ELAZIĞ	102,900	128,400	...	...
ERZİNCAN	38,600	48,100	...	...
ERZURUM	257,200	321,000	6,500	7,500
GAZİANTEP / OĞUZELİ	292,200	316,400	12,000	18,000
ISPARTA / SÜLEYMAN DEMİREL	71,300	11,080	16,578	25,828
İSTANBUL / ATATÜRK	6,260,000	8,179,400	15,671,700	20,817,700
İZMİR / ADNAN MENDERES	1,802,600	2,807,500	3,729,100	5,378,700
KARS	167,200	208,600	...	...
KAYSERİ / ERKİLET	7,500	11,250	...	...
MALATYA / ERHAÇ	112,700	144,400	...	...
KAHRAMANMARAŞ	12,000	14,200	...	...
MUĞLA / DALAMAN	175,000	272,500	2,014,000	2,904,900
MUĞLA / MİLAS - BODRUM	310,000	350,000	1,610,000	2,330,000
MUŞ	102,900	128,400	...	...
NEVŞEHİR / TUZKÖY	3,000	4,400	113,250	170,950
SAMSUN / ÇARŞAMBA	175,000	264,415	55,500	83,300
SİİRT	12,000	18,100	...	...
SİNOP	5,200	7,900	...	...
SİVAS	8,600	13,000	...	...
ŞANLIURFA	3,000	4,400	...	...
TOKAT	3,100	4,600	...	...
TRABZON	670,000	1,012,500	90,100	122,000
UŞAK	3,000	4,600	...	...
VAN	501,500	625,900	1,200	1,400
ZONGULDAK/ÇAYCUMA	7,500	11,400	...	...

* Bursa Yenişehir Havaalanı'nın hizmete açılmasıyla birlikte Bursa Havaalanı'ndan yapılan seferler bu havaalanına aktarılacağından tüm trafik Bursa Yenişehir Havaalanı'na dahil edilmiştir.

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaştırması Genel Etüdü** Final Rapor Cilt I, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

TABLO 64. 2001 ve 2006 Yılları Beş Büyük Havaalanı İçin Yolcu Trafiği Tahminleri

ATATÜRK	İÇHAT			DIŞHAT			TOPLAM
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	
2001	5,748,100	511,900	6,260,000	9,611,500	6,060,200	15,671,700	21,931,700
2006	7,510,500	668,900	8,179,400	12,767,500	8,050,200	20,817,700	28,997,100
ESENBOĞA							
2001	4,249,100	63,000	4,312,100	856,100	718,400	1,574,500	5,886,600
2006	6,391,700	94800	6,486,500	1,104,600	926,800	2,031,400	8,517,900
ADNAN MENDERES							
2001	1,787,000	15,600	1,802,600	410,200	3,318,900	3,729,100	5,531,700
2006	2,783,200	24,300	2,807,500	591,700	4,787,000	5,378,700	8,186,200
ANTALYA							
2001	708,000	279,600	987,600	97,400	8,295,850	8,393,250	9,380,850
2006	1,102,900	435,600	1,538,500	140,400	11,951,600	12,092,000	13,630,500
DALAMAN							
2001	153,100	21,900	175,000	71,500	1,942,500	2,014,000	2,189,000
2006	238,400	34,100	272,500	103,100	2,801,800	2,904,900	3,177,400

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt II, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

TABLO 65. 2001 ve 2006 Yılları Önemli Havaalanları İçin Kargo ve Posta Trafik Tahminleri

KARGO VE POSTA TRAFİĞİ TAHMİNLERİ		
(ÖNEMLİ HAVAALANLARI) (TON)		
	2001	2006
ATATÜRK	177,200	227,800
ESENBOĞA	23,600	30,400
ADNAN MENDERES	16,500	21,300
ANTALYA	4,600	6,000
DALAMAN	100	200
BODRUM - MİLAS	100	200
ADANA	8,300	10,600
TRABZON	3,800	4,900
BURSA	200	300
ÇANAKKALE	N/F	N/F
ÇARDAK	N/F	N/F
DİYARBAKIR	500	600
ELAZIĞ	N/F	N/F
ERZİNCAN	N/F	N/F
ERZURUM	200	300
GAZİANTEP	200	300
KARS	N/F	N/F
MALATYA	200	300
MUŞ	N/F	N/F
SAMSUN	N/F	N/F
SİNOP	N/F	N/F
SİVAS	N/F	N/F
ŞANLIURFA	N/F	N/F
TOKAT	N/F	N/F
VAN	500	600
TOPLAM*	236,300	303,700

N/F - Çok küçük değerlerde olup tahmin yapılmamıştır

Yuvarlama yaklaşıklıkları nedeniyle sınırlı farklılıklar olabilir

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaştırması Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt II, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

5.2.5 KAPASİTE-TALEP KARŞILAŞTIRMALARI

5.2.5.1 Atatürk Havalimanı

Mevcut uçak kapasitesi 350.400 olan Atatürk Havalimanı'nda, 2001 yılı için beklenen uçak kapasitesinin iç hatta 87.200, dış hatta 180.100 olmak üzere toplamda 267.300 olacağı öngörülmektedir. %76'lık kapasite kullanım oranı ile havaalanı, 2001 yılı için uçak/yıl olarak beklenen hedefi karşılayabilecek durumdadır. Yine 2001 yılı için; yıllık yolcu kapasitesi 22.500.000 olan havalimanının yolcu miktarının, iç hatta

2.260.000 ve dış hatta 15.671.700 olmak üzere toplamda 17.931.700 olacağı öngörülmektedir. 4.568.300 yolcu/yıllık kapasite fazlası ve %80'lik kapasite kullanım oranı ile havaalanı, 2001 yılı için yolcu/yıl olarak beklenen hedefi karşılayabilecek durumdadır.

Atatürk Havalimanında 2006 yılı için beklenen uçak kapasitesinin iç hatta 107.300, dış hatta 227.000 olmak üzere toplamda 334.300 olacağı beklenmektedir. %95'lik kapasite kullanım oranı ile havaalanı, 2006 yılı için uçak/yıl olarak beklenen hedefi karşılayabilecek durumdadır. Yine 2006 yılı için yolcu miktarının iç hatta 8.179.400 ve dış hatta 20.817.700 olmak üzere toplamda 28.997.100 olacağı beklenmektedir. Ancak, Ocak 2000 tarihinde hizmete giren Yeni Dış Hatlar Terminalinin 14.000.000'lük kapasitesi ile birlikte 22.500.000'e ulaşan havaalanı kapasitesinin 2006 yılı için beklenen 28.997.100 yolcu/yıllık trafiği karşılamada yetersiz kalacağı görülmektedir. Fakat 2006 yılı itibariyle 6.497.100 yolcu/yıl olarak gerçekleşeceği düşünülen %29'luk kapasite açığının, bu beş yıllık dönem zarfında hizmete açılması planlanan Kurtköy-Sabiha Gökçen Havaalanı ve İstanbul-Hezarfen Havaalanlarının sağlayacağı ilave kapasite ile kapanması mümkün olabilecektir. 2001 ile 2006 yılları için tahmin edilen trafik değerleri Tablo-65, Tablo-66, Tablo-67 ve Tablo-68'de verilmiştir.

5.2.5.2 Esenboğa Havalimanı

Mevcut uçak kapasitesi 236.520 olan Esenboğa Havalimanı'nda, 2001 yılı için beklenen uçak kapasitesinin iç hatta 55.900, dış hatta 16.500 olmak üzere toplamda 72.400 olacağı öngörülmektedir. %31'lik kapasite kullanım oranı ile havaalanı, 2001 yılı için uçak/yıl olarak beklenen hedefi karşılayabilecek durumdadır. Yine 2001 yılı için; yıllık yolcu kapasitesi 5.150.000 olan havalimanının, iç hatta 4.312.000 ve dış hatta 1.574.800 olmak üzere toplamda 5.886.800 yolcu/yıl olacağı öngörülmektedir. Bu verilere göre havalimanında, yolcu/yıl bazında %14 oranında bir kapasite açığının oluşacağı öngörülmektedir.

Mevcut uçak kapasitesi 236.520 olan Esenboğa Havalimanı'nda 2006 yılı için iç hatta 79.200 ve dış hatta 20.300 olmak üzere toplamda 99.500 uçağa hizmet verilmesi beklenmektedir. %42'lik kapasite kullanım oranı ile havaalanının, 2006 yılı için uçak/yıl olarak beklenen hedefi karşılayabilecek durumda olacağı beklenmektedir. Yine 2006

yılı için havaalanının, iç hatta 6.486.400 ve dış hatta 2.031.400 olmak üzere toplamda 8.517.400 olması beklenen yolcu miktarını karşılamakta yetersiz kalacağı ve %65 oranında bir kapasite açığının oluşacağı öngörülmektedir. 2001 ile 2006 yılları için tahmin edilen trafik değerleri Tablo-65, Tablo-66, Tablo-67 ve Tablo-68'de verilmiştir.

5.2.5.3 Adnan Menderes Havalimanı

Mevcut uçak kapasitesi 183.960 olan Adnan Menderes Havalimanı'nda, 2001 yılı için beklenen uçak kapasitesinin iç hatta 24.600, dış hatta 28.900 olmak üzere toplamda 53.500 olacağı öngörülmektedir. %29'luk kapasite kullanım oranı ile havaalanında, 2001 yılı için uçak/yıl bazında büyük bir kapasite fazlası oluşması beklenmektedir. Yine 2001 yılı için; yıllık yolcu kapasitesi 4.600.000 olan havalimanının, iç hatta 1.802.600 ve dış hatta 3.729.100 olmak üzere toplamda 5.531.700 olacağı öngörülmektedir. Havalimanında 2001 yılı için yolcu/yıl bazında %20 oranında bir kapasite açığının oluşacağı beklenmektedir.

Mevcut uçak kapasitesi 183.960 olan Adnan Menderes Havalimanında 2006 yılı için iç hatta 35.000 ve dış hatta 40.000 olmak üzere toplamda 75.000 uçağa hizmet verilmesi beklenmektedir. %41'lik kapasite kullanım oranı ile havaalanının, 2006 yılı için uçak/yıl olarak beklenen hedefi karşılayabilecek durumda olacağı beklenmektedir. Yine 2006 yılı için havaalanının, iç hatta 2.807.500 ve dış hatta 5.378.700 olmak üzere toplamda 8.186.200 olması beklenen yolcu miktarını karşılamakta yetersiz kalacağı düşünülmektedir. Bu itibarla Adnan Menderes Hava Limanına söz konusu sıkıntıyı girebilmek amacıyla yeni bir dış hatlar terminal binası yapımı için Yap-İşlet-Devret modeli ile 05.04.2000 tarihinde ihaleye çıkılması planlanmaktadır. 2001 ile 2006 yılları için tahmin edilen trafik değerleri Tablo-65, Tablo-66, Tablo-67 ve Tablo-68'de verilmiştir.

5.2.5.4 Antalya Havalimanı

Mevcut uçak kapasitesi 262.800 olan Antalya Havalimanı'nda, 2001 yılı için beklenen uçak kapasitesinin iç hatta 18.800, dış hatta 59.200 olmak üzere toplamda 78.000 olacağı öngörülmektedir. %30'luk kapasite kullanım oranı ile havaalanı, kapasitesinin oldukça altında hizmet verecektir. Yine 2001 yılı için; yıllık yolcu kapasitesi 9.000.000 olan havalimanının, iç hatta 987.600 ve dış hatta 8.393.250 olmak üzere toplamda 9.380.850 olacağı öngörülmektedir.%4'lük kapasite açığı ile havaalanının 2001 yılı için kapasitesinin yeterli olacağını söylemek mümkündür.

Mevcut uçak kapasitesi 262.800 olan Antalya Limanında 2006 yılı için iç hatta 27.000, dış hatta 82.300 olmak üzere 109.300 uçağa hizmet verilmesi beklenmektedir. %42'lik kapasite kullanım oranı ile havaalanının uçak/yıl olarak beklenen hedefi karşılayabileceği beklenmektedir. Yine 2006 yılı için 9.000.000 yıllık yolcu kapasitesi olan havaalanının, iç hatta 1.538.500 ve dış hatta 12.092.000 olmak üzere toplamda 13.630.500 yolcu/yıllık trafiği karşılamakta %51 oranında yetersiz kalacağı beklenmektedir. 2001 ile 2006 yılları için tahmin edilen trafik değerleri Tablo-65, Tablo-66, Tablo-67 ve Tablo-68'de verilmiştir.

5.2.5.5 Dalaman Havalimanı

Mevcut uçak kapasitesi 183.960 olan Dalaman Havalimanı'nda, 2001 yılı için beklenen uçak kapasitesinin iç hatta 5500, dış hatta 12.600 olmak üzere toplamda 18.100 olacağı öngörülmektedir. %10'luk kapasite kullanım oranı ile havaalanın, 2001 yılı için kapasitesinin oldukça altında hizmet vereceği beklenmektedir. Yine 2001 yılı için; yıllık yolcu kapasitesi 7.600.000 olan havalimanının, iç hatta 175.000 ve dış hatta 2.014.000 olmak üzere toplamda 2.189.000 olacağı öngörülmektedir. %29'luk kapasite kullanım oranı ile havaalanı, 2001 yılında kapasitesinin altında hizmet verecektir.

Mevcut uçak kapasitesi 183.960 olan Dalaman Hava Limanında 2006 yılı için iç hatta 7300, dış hatta 22.000 olmak üzere 29.300 uçağa hizmet verilmesi beklenmektedir. %16'lık kapasite kullanım oranı ile havaalanının uçak/yıl olarak beklenen hedefin oldukça altında kalması beklenmektedir. Yine 2006 yılı için 7.600.000 yıllık yolcu kapasitesi olan havaalanının, iç hatta 272.500 ve dış hatta 2.904.900 olmak

üzere toplamda 3.177.400 olması beklenen yolcu/yıllık trafiği karşılamakta %42 kapasite kullanım oranı ile yeterli olacağı beklenmektedir.

Mevcut uçak kapasitesi 183.960 olan Dalaman Hava Limanı'nda 2006 yılı için, iç hatta 7.300 ve dış hatta 22.000 olmak üzere toplam 29.300 uçağa hizmet beklenmektedir. %16'lık kapasite kullanım oranı ile havaalanı, kapasitesinin çok altında hizmet verecektir. 7.600.000 yıllık yolcu kapasitesi olan havaalanının, 2006 yılı için beklenen 272.500 iç hat ve 2.904.900 dış hat olmak üzere toplam 3.177.400 yolcu/yıllık trafiği karşılarken, %42 oranında kapasite fazlasının oluşacağı beklenmektedir. 2001 ile 2006 yılları için tahmin edilen trafik değerleri Tablo-66, Tablo-67, Tablo-68 ve Tablo-69'da verilmiştir.

5.2.5.6 Diğer Havaalanları

Beş büyük havaalanı dışında kalan diğer havaalanları için 2001 ve 2006 yıllarına ait uçak trafiği kapasite talep karşılaştırması Tablo-66 ve Tablo-67'de verilmiştir. Bu tablolarda havaalanlarının hizmete giriş yılları, yıllık uçak kapasiteleri, 2001 ve 2006 yılları için beklenen uçak trafiği verilmiştir. Ayrıca bu havaalanları için yıllık uçak kapasitesi ile beklenen uçak trafiği değerleri karşılaştırılarak yıl bazında kapasite fazlası, kapasite eksiği ve yüzde olarak kapasite kullanım oranları hesaplanmıştır. Bu tablolar incelendiğinde, 2001 yılı itibariyle bu havaalanlarında kapasite eksiği olmayacağı ve hatta çoğunun atıl kapasite ile hizmet vereceği görülmektedir. 2006 yılında da, bu durumun benzer bir biçimde devam edeceği görülmekle birlikte, Bursa Havaalanı'nda %4 oranında bir kapasite açığının oluşacağı dikkat çekmektedir.

Beş büyük havaalanı dışında kalan diğer havaalanları için 2001 ve 2006 yıllarına ait yolcu trafiği kapasite talep karşılaştırması Tablo-68 ve Tablo-69'da verilmiştir. Bu tablolarda havaalanlarının hizmete giriş yılları, yıllık yolcu kapasiteleri, 2001 ve 2006 yılları için beklenen yolcu trafiği verilmiştir. Ayrıca bu havaalanları için yıllık yolcu kapasitesi ile yolcu trafiği değerleri karşılaştırılarak yıl bazında kapasite fazlası, kapasite eksiği ve yüzde olarak kapasite kullanım oranları hesaplanmıştır.

TABLO 66. 2001 Yılı Uçak Trafığı Kapasite Talep Karşılaştırması

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	HİZMETE	MEVCUT YILLIK UÇAK KAPASİTESİ	2001 YILI İÇİN BEKLENEN UÇAK TRAFİĞİ			KAPASİTE	KAPASİTE	KAPASİTE
	GİRİŞ YILI		İÇHAT	DİŞHAT	TOPLAM	FAZLASI	EKSİĞİ	KULLANIMI %
		1	2	3	4	(4-1)	-(4-1)	(4/1)*100
ATATÜRK	1953	350,400	87,200	180,100	267,300	83,100	-	76
ESENBOĞA	1955	236,520	55,900	16,500	72,400	164,120	-	31
ADNAN MENDERES	1987	183,960	24,600	28,900	53,500	130,460	-	29
ANTALYA	1960	262,800	18,800	59,200	78,000	184,800	-	30
DALAMAN	1981	183,960	5,500	12,600	18,100	165,860	-	10
ADANA	1937	105,120	14,300	4,800	19,100	86,020	-	18
TRABZON	1957	52,540	6,600	2,550	9,150	43,390	-	17
MİLAS-BODRUM	1997	122,640	6,000	9,700	15,700	106,940	-	13
SÜLEYMAN DEMİREL	1997	43,800	1,350	555	1,905	41,895	-	4
NEVŞEHİR - KAP.	1998	26,280	200	2,831	3,031	23,249	-	12
BURSA	1944	17,520	16,250	500	16,750	770	-	96
ERZURUM	1966	17,520	3,760	70	3,830	13,690	-	22
GAZİANTEP	1976	17,520	3,960	120	4,080	13,440	-	23
KARS	1988	8,760	2,090	-	2,090	6,670	-	24
KAYSERİ	1998	26,280	1,250	-	1,250	25,030	-	5
SAMSUN – ÇARŞAMBA	1998	26,280	2,530	430	2,960	23,320	-	11
SİNOP	1993	8,760	800	-	800	7,960	-	9
VAN	1943	17,520	5,660	20	5,680	11,840	-	32
ADİYAMAN	1998	8,760	800	-	800	7,960	-	9
AĞRI	1997	8,760	1,700	-	1,700	7,060	-	19
BALIKESİR	1998	8,760	730	-	730	8,030	-	8
ÇANAKKALE	1995	8,760	2,941	-	2,941	5,819	-	34
ÇARDAK	1991	8,760	2,300	500	2,800	5,960	-	32
DİYARBAKIR	1952	17,520	3,790	800	4,590	12,930	-	26
ELAZIĞ	1940	17,520	2,420	-	2,420	15,100	-	14
ERZİNCAN	1988	8,760	1,040	-	1,040	7,720	-	12
KAHRAMANMARAŞ	1996	8,760	484	-	484	8,276	-	6
KÖRFEZ	1997	8,760	6,024	-	6,024	2,736	-	69
MALATYA	1941	17,520	1,790	-	1,790	15,730	-	10
MUŞ	1992	8,760	1,490	-	1,490	7,270	-	17
SİİRT	1998	8,760	1,200	-	1,200	7,560	-	14
SİVAS	1957	8,760	400	-	400	8,360	-	5
ŞANLIURFA	1988	8,760	200	-	200	8,560	-	2
TOKAT	1995	8,760	300	-	300	8,460	-	3
UŞAK	1998	8,760	200	-	200	8,560	-	2
ZONGULDAK-ÇAYCUMA	1999	8,760	500	-	500	8,260	-	6
TOPLAM		1,892,140	285,059	320,176	605,235	1,286,905	-	32

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt I, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS-
MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

TABLO 67. 2006 Yılı Uçak Trafığı Kapasite Talep Karşılaştırması

HAVALANLARI	HİZMETE	MEVCUT YILLIK UÇAK KAPASİTESİ	2006 YILI İÇİN BEKLENEN UÇAK TRAFİĞİ			KAPASİTE	KAPASİTE	KAPASİTE
	GİRİŞ YILI		İÇHAT	DİŞHAT	TOPLAM	FAZLASI	EKSİĞİ	KULLANIMI %
		1	2	3	4	(4-1)	-(4-1)	(4/1)*100
ATATÜRK	1953	350,400	107,300	227,000	334,300	16,100	-	95
ESENBOĞA	1955	236,520	79,200	20,300	99,500	137,020	-	42
ADNAN MENDERES	1987	183,960	35,000	40,000	75,000	108,960	-	41
ANTALYA	1960	262,800	27,000	82,300	109,300	153,500	-	42
DALAMAN	1981	183,960	7,300	22,000	29,300	154,660	-	16
ADANA	1937	105,120	21,100	6,500	27,600	77,520	-	26
TRABZON	1957	52,540	9,600	3,250	12,850	39,690	-	24
MİLAS-BODRUM	1997	122,640	7,200	13,600	20,800	101,840	-	17
SÜLEYMAN DEMİREL	1997	43,800	2,010	710	2,720	41,080	-	6
NEVŞEHİR - KAP.	1998	26,280	293	4,274	4,567	21,713	-	17
BURSA	1944	17,520	17,570	638	18,208	-	(688)	104
ERZURUM	1966	17,520	4,440	90	4,530	12,990	-	26
GAZİANTEP	1976	17,520	4,080	170	4,250	13,270	-	24
KARS	1988	8,760	2,600	-	2,600	6,160	-	30
KAYSERİ	1998	26,280	1,536	-	1,536	24,744	-	6
SAMSUN-ÇARŞAMBA	1998	26,280	3,740	585	4,325	21,955	-	16
SİNOP	1993	8,760	1,000	-	1,000	7,760	-	11
VAN	1943	17,520	6,850	20	6,870	10,650	-	39
ADİYAMAN	1998	8,760	1,100	-	1,100	7,660	-	13
AĞRI	1997	8,760	2,300	-	2,300	6,460	-	26
BALIKESİR	1998	8,760	950	-	950	7,810	-	11
ÇANAKKALE	1995	8,760	3,506	-	3,506	5,254	-	40
ÇARDAK	1991	8,760	3,400	700	4,100	4,660	-	47
DİYARBAKIR	1952	17,520	5,470	100	5,570	11,950	-	32
ELAZIĞ	1940	17,520	2,665	-	2,665	14,855	-	15
ERZİNCAN	1988	8,760	1,270	-	1,270	7,490	-	14
KAHRAMANMARAŞ	1996	8,760	519	-	519	8,241	-	6
KÖRFEZ	1997	8,760	7,666	-	7,666	1,094	-	88
MALATYA	1941	17,520	2,130	-	2,130	15,390	-	12
MUŞ	1992	8,760	1,700	-	1,700	7,060	-	19
SİİRT	1998	8,760	1,810	-	1,810	6,950	-	21
SİVAS	1957	8,760	600	-	600	8,160	-	7
ŞANLIURFA	1988	8,760	290	-	290	8,470	-	3
TOKAT	1995	8,760	400	-	400	8,360	-	5
UŞAK	1998	8,760	300	-	300	8,460	-	3
ZONGULDAK-ÇAYCUMA	1999	8,760	760	-	760	8,000	-	9
TOPLAM		1,892,140	374,655	422,237	796,892	1,095,248	-	42

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt I, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS-
MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

TABLO 68. 2001 Yılı Yolcu Trafığı Kapasite Talep Karşılaştırması

HAVALANLARI	HİZMETE	MEVCUT YILLIK YOLCU KAPASİTESİ	2001 YILI İÇİN BEKLENEN YOLCU TRAFİĞİ			KAPASİTE	KAPASİTE	KAPASİTE
	GİRİŞ YILI		İÇAT	DIŞAT	TOPLAM	FAZLASI	EKSİĞİ	KULLANIMI %
		1	2	3	4	|1-4|	|1-4|	(4/1)*100
ATATÜRK*	1953	22,500,000	2,260,000	15,671,700	17,931,700	4,568,300	-	80
ESENBOĞA	1955	5,150,000	4,312,000	1,574,800	5,886,800	-	(736,800)	114
ADNAN MENDERES	1987	4,600,000	1,802,600	3,729,100	5,531,700	-	(931,700)	120
ANTALYA	1960	9,000,000	987,600	8,393,250	9,380,850	-	(380,850)	104
DALAMAN	1981	7,600,000	175,000	2,014,000	2,189,000	5,411,000	-	29
ADANA	1937	2,200,000	973,100	444,000	1,417,100	782,900	-	64
TRABZON	1957	1,500,000	670,000	90,100	760,100	739,900	-	51
MİLAS-BODRUM	1997	2,600,000	310,000	1,610,000	1,920,000	680,000	-	74
SÜLEYMAN DEMİREL	1997	600,000	71,300	16,578	87,878	512,122	-	15
NEVŞEHİR - KAP.	1998	700,000	3,000	113,250	116,250	583,750	-	17
BURSA	1944	150,000	214,200	40,000	254,200	-	(104,200)	169
ERZURUM	1966	300,000	257,200	6,500	263,700	36,300	-	88
GAZİANTEP	1976	620,000	292,200	12,000	304,200	315,800	-	49
KARS	1988	1,000,000	167,200	-	167,200	832,800	-	17
KAYSERİ	1998	600,000	7,500	-	7,500	592,500	-	1
SAMSUN - ÇARŞAMBA	1998	2,000,000	175,000	55,500	230,500	1,769,500	-	12
SİNOP	1993	150,000	5,200	-	5,200	144,800	-	3
VAN	1943	1,200,000	501,500	1,200	502,700	697,300	-	42
ADİYAMAN	1998	300,000	12,000	-	12,000	288,000	-	4
AĞRI	1997	120,000	17,000	-	17,000	103,000	-	14
BALIKESİR	1998	100,000	7,300	-	7,300	92,700	-	7
ÇANAKKALE	1995	150,000	25,000	-	25,000	125,000	-	17
ÇARDAK	1991	600,000	108,750	35,000	143,750	456,250	-	24
DİYARBAKIR	1952	620,000	433,600	8,000	441,600	178,400	-	71
ELAZIĞ	1940	300,000	102,900	-	102,900	197,100	-	34
ERZİNCAN	1988	600,000	38,600	-	38,600	561,400	-	6
KAHRAMANMARAŞ	1996	400,000	12,000	-	12,000	388,000	-	3
KÖRFEZ	1997	120,000	10,000	-	10,000	110,000	-	8
MALATYA	1941	300,000	115,700	-	115,700	184,300	-	39
MUŞ	1992	100,000	102,900	-	102,900	-	(2,900)	103
SİİRT	1998	100,000	12,000	-	12,000	88,000	-	12
SİVAS	1957	620,000	8,600	-	8,600	611,400	-	1
ŞANLIURFA	1988	500,000	3,000	-	3,000	497,000	-	1
TOKAT	1995	150,000	3,100	-	3,100	146,900	-	2
UŞAK	1998	500,000	3,000	-	3,000	497,000	-	1
ZONGULDAK-ÇAYCUMA	1999	300,000	7,500	-	7,500	292,500	-	3
TOPLAM		69,350,000	14,207,550	33,814,978	48,022,528	21,327,472	-	69

Yıllık yolcu kapasitesinin 14.000.000'u Y.İ.D. ile gerçekleştirilen yeni Dış Hatlar terminalidir. KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt I, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

TABLO 69. 2006 Yılı Yolcu Trafiği Kapasite-Talep Karşılaştırılması

HAVALİMAN VE MEYDANLAR	HİZMETE	MEVCUT YILLIK YOLCU KAPASİTESİ	2006 YILI İÇİN BEKLENEN YOLCU TRAFİĞİ			KAPASİTE	KAPASİTE	KAPASİTE
	GİRİŞ YILI		İÇHAT	DİŞHAT	TOPLAM	FAZLASI	EKSİĞİ	KULLANIMI %
		1	2	3	4	|1-4|	|1-4|	(4/1)*100
ATATÜRK	1953	22,500,000	8,179,400	20,817,700	28,997,100	-	(6,497,100)	129
ESENBOĞA	1955	5,150,000	6,486,000	2,031,400	8,517,400	-	(3,367,400)	165
ADNAN MENDERES	1987	4,600,000	2,807,500	5,378,700	8,186,200	-	(3,586,200)	178
ANTALYA	1960	9,000,000	1,538,500	12,092,000	13,630,500	-	(4,630,500)	151
DALAMAN	1981	7,600,000	272,500	2,904,900	3,177,400	4,422,600	-	42
ADANA	1937	2,200,000	1,515,900	639,700	2,155,600	44,400	-	98
TRABZON	1957	1,500,000	1,012,500	122,000	1,134,500	365,500	-	76
MİLAS-BODRUM	1997	2,600,000	350,000	2,330,000	2,680,000	-	(80,000)	103
SÜLEYMAN DEMİREL	1997	600,000	111,080	25,828	136,908	463,092	-	23
NEVŞEHİR - KAP.	1998	700,000	4,400	170,950	175,350	524,650	-	25
BURSA	1944	150,000	279,900	93,100	373,000	-	(223,000)	249
ERZURUM	1966	300,000	321,000	7,500	328,500	-	(28,500)	110
GAZİANTEP	1976	620,000	316,400	18,000	334,400	285,600	-	54
KARS	1988	1,000,000	208,600	-	208,600	791,400	-	21
KAYSERİ	1998	600,000	11,250	-	11,250	588,750	-	2
SAMSUN - ÇARŞAMBA	1998	2,000,000	264,415	83,300	347,715	1,652,285	-	17
SİNOP	1993	150,000	7,900	-	7,900	142,100	-	5
VAN	1943	1,200,000	625,900	1,400	627,300	572,700	-	52
ADIYAMAN	1998	300,000	17,800	-	17,800	282,200	-	6
AĞRI	1997	120,000	23,000	-	23,000	97,000	-	19
BALIKESİR	1998	100,000	9,500	-	9,500	90,500	-	10
ÇANAKKALE	1995	150,000	32,600	-	32,600	117,400	-	22
ÇARDAK	1991	600,000	169,500	49,000	218,500	381,500	-	36
DIYARBAKIR	1952	620,000	653,600	11,900	665,500	-	(45,500)	107
ELAZIĞ	1940	300,000	128,400	-	128,400	171,600	-	43
ERZİNCAN	1988	600,000	48,100	-	48,100	551,900	-	8
KAHRAMANMARAŞ	1996	400,000	14,200	-	14,200	385,800	-	4
KÖRFEZ	1997	120,000	12,650	-	12,650	107,350	-	11
MALATYA	1941	300,000	144,400	-	144,400	155,600	-	48
MUŞ	1992	100,000	128,400	-	128,400	-	(28,400)	128
SİİRT	1998	100,000	18,100	-	18,100	81,900	-	18
SİVAS	1957	620,000	13,000	-	13,000	607,000	-	2
ŞANLIURFA	1988	500,000	4,400	-	4,400	495,600	-	1
TOKAT	1995	150,000	4,600	-	4,600	145,400	-	3
UŞAK	1998	500,000	4,600	-	4,600	495,400	-	1
ZONGULDAK - ÇAYCUMA	1999	300,000	11,400	-	11,400	288,600	-	4
TOPLAM		69,350,000	25,751,395	46,777,378	72,528,773	-	(3,178,773)	105

* Yıllık yolcu kapasitesinin 14.000.000'u Y.İ.D. ile gerçekleştirilen yeni Dış Hatlar terminalidir. KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, Hava Ulaşımı Genel Etüdü, Final Rapor Cilt I, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi; Ankara: Şubat 1999.; DHMİ İstatistik Yıllığı-1998..

5.2.6 2001-2006 YILLARI İÇİN BÖLGELERE GÖRE KAPASİTE-TALEP KARŞILAŞTIRMASI

Sivil hava trafiğine açık havaalanlarının bölgeler bazında 2001 ile 2006 yılları arasında beklenen iç hat, dış hat, tarifeli ve tarifersiz uçak ve yolcu trafiği Tablo-69 ve Tablo-70’te verilmiştir.

Bölgelere göre beklenen hava trafiğinin bu bölgelerde yer alan havaalanlarının toplam kapasiteleri tarafından karşılanıp karşılanamayacağını ortaya koyabilmek amacıyla Tablo-71 ve Tablo-72 hazırlanmıştır. Bu tablolarda bölgelere göre 2001 ve 2006 yılları için mevcut kapasite ile beklenen uçak ve yolcu trafikleri yer almaktadır. Söz konusu tablolarda mevcut kapasite ile talep karşılaştırılarak kapasite eksikliği ya da kapasite fazlası hesaplanmış ayrıca bu değerlere göre kapasite kullanım oranları da verilmiştir.

2001 yılı için gerek yolcu gerekse uçak trafiği açısından herhangi bir kapasite eksikliğinin olmamasına karşın 2006 yılında yolcu trafiği açısından İç Anadolu, Marmara ve Akdeniz Bölgesi’nde kapasite eksikliğinin oluşacağı görülmektedir. Bununla birlikte DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü için yapılan araştırma sonuçlarına göre şu anda inşaat halinde ya da proje aşamasında olan havaalanlarının 2006 yılından önce hizmete girmesi durumunda bu problem ortadan kalkacaktır. Özellikle Kurtköy-Sabiha Gökçen Havaalanı için öngörülen 3 milyon yolcu/yıllık iç hat, 7 milyon yolcu/yıllık dış hat kapasitenin eklenmesi ile birlikte Marmara Bölgesi’nde kapasite açığının ortadan kalkacağı söylenebilir.

TABLO 70. 2001-2006 Yılları Bölgelere Göre Havaalanları Uçak Trafik Tahminleri

	İÇHAT ve DIŞHAT SİVİL UÇAK TRAFİĞİ						DİĞER SİVİL UÇAK TRAFİĞİ			ASKERİ UÇAK TRAFİĞİ			TOPLAM
	İÇHAT			DIŞHAT			İÇHAT	DIŞHAT	TOPLAM	İÇHAT	DIŞHAT	TOPLAM	TRAFİK
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM							
EGE													
2001	22.140	6.100	28.240	5.300	46.310	51.610	7.000	1.100	8.100	2.400	300	2.700	90.650
2006	31.510	7.600	39.110	7.200	64.620	71.820	10.100	1.500	11.600	2.400	300	2.700	125.230
İÇANADOLU													
2001	42.600	2.000	44.600	8.100	5.900	14.000	10.200	2.000	12.200	1.500	500	2.000	72.800
2006	61.100	2.600	63.700	10.000	7.300	17.300	14.600	2.500	17.100	1.500	500	2.000	100.100
DOĞU ANADOLU													
2001	13.143	1.510	14.653	30	90	120	796	-	796	2.801	-	2.801	18.370
2006	16.152	1.750	17.902	40	110	150	948	-	948	2.805	-	2.805	21.805
GÜNEYDOĞU ANADOLU													
2001	8.200	500	8.700	70	260	330	1.070	10	1.080	100	-	100	10.210
2006	10.360	640	11.000	100	350	450	1.140	10	1.150	100	-	100	12.700
MARMARA													
2001	59.000	7.600	66.600	103.300	62.900	166.200	19.550	12.900	32.450	4.210	1.000	5.210	270.460
2006	73.300	9.300	82.600	130.200	79.500	209.700	24.200	16.300	40.500	4.210	1.000	5.210	338.010
KARADENİZ													
2001	9.450	30	9.480	30	2.700	2.730	575	200	775	175	50	225	13.210
2006	13.750	40	13.790	35	3.450	3.485	775	300	1.075	175	50	225	18.575
AKDENİZ													
2001	15.124	7.610	22.734	3.300	59.375	62.675	11.550	1.200	12.750	650	680	1.330	99.489
2006	22.689	10.390	33.079	4.500	82.600	87.100	16.900	1.700	18.600	650	710	1.360	140.139

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt I, Hava Trafik Tahminleri,

ERKA AS- MMM Ortak Girişimi; Ankara: Şubat 1999.

TABLO 71. 2001 ve 2006 Yılları Bölgelere Göre Havaalanı Yolcu Trafığı Tahminleri

EGE	İÇHAT			DIŞHAT			TOPLAM
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	
2001	2.359.910	75.040	2.434.950	539.700	7.032.900	7.572.600	10.007.550
2006	3.543.150	116.550	3.659.700	778.700	10.150.000	10.928.700	14.588.400
İÇ ANADOLU							
2001	4.257.700	63.000	4.320.700	856.100	718.400	1.574.500	5.895.200
2006	6.404.700	94.800	6.499.500	1.104.600	926.800	2.031.400	8.530.900
DOĞU ANADOLU							
2001	1.256.900	29.100	1.286.000	3.400	4.300	7.700	1.293.700
2006	1.568.400	36.400	1.604.800	3.900	5.000	8.900	1.613.700
GÜNEYDOĞU ANADOLU							
2001	834.500	28.700	863.200	7.600	28.700	36.300	899.500
2006	1.117.620	39.084	1.156.704	11.300	40.200	51.500	1.208.204
MARMARA							
2001	6.178.100	511.900	6.690.000	9.611.500	6.060.200	15.671.700	22.361.700
2006	7.948.100	668.900	8.617.000	12.767.500	8.050.200	20.817.700	29.434.700
KARADENİZ							
2001	851.500	1.800	853.300	3.000	142.600	145.600	998.900
2006	1.286.615	2.800	1.289.415	4.000	201.300	205.300	1.494.715
AKDENİZ							
2001	1.735.700	308.300	2.044.000	380.000	8.473.828	8.853.828	10.897.828
2006	2.697.360	482.320	3.179.680	549.620	12.207.908	12.757.528	15.937.208

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt II, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

TABLO 72. 2001 ve 2006 Yılı Bölgelere Göre Uçak Trafığı Kapasite-Talep Karşılaştırması

	MEVCUT UÇAK	2001 ve 2006YILLARI İÇİN BEKLENEN	KAPASİTE	KAPASİTE	KAPASİTE
	KAPASİTESİ	TOPLAM UÇAK SAYISI	FAZLASI	EKSİĞİ	ORANI %
	1	2	(1-2)	-(1-2)	(2/1)*100
EGE					
2001	508.080	90.650	417.430	-	18
2006	508.080	125.230	382.850	-	25
İÇ ANADOLU					
2001	289.080	72.800	216.280	-	25
2006	289.080	100.100	188.980	-	35
DOĞU ANADOLU					
2001	122.640	18.370	104.270	-	15
2006	122.640	21.805	100.835	-	18
GÜNEYDOĞU ANADOLU					
2001	52.560	10.210	42.350	-	19
2006	52.560	12.700	39.860	-	24
MARMARA					
2001	394.200	270.460	123.740	-	69
2006	394.200	338.010	56.190	-	86
KARADENİZ					
2001	105.100	13.210	91.890	-	13
2006	105.100	18.575	86.525	-	18
AKDENİZ					
2001	420.480	99.489	320.991	-	24
2006	420.480	140.139	280.341	-	33

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt II, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

TABLO 73. 2001 ve 2006 Yılları İçin Bölgelere Göre Yolcu Trafiği Kapasite-Talep Karşılaştırması

	MEVCUT YOLCU KAPASİTESİ	2001 YILI İÇİN BEKLENEN TOPLAM YOLCU SAYISI	KAPASİTE FAZLASI	KAPASİTE EKSİĞİ	KAPASİTE KULLANIM ORANI %
	1	2	(1-2)	-(1-2)	(2/1)*100
EGE					
2001	15.900.000	10.007.550	5.892.450	-	63
2006	15.900.000	14.588.400	1.311.600		92
İÇ ANADOLU					
2001	6.450.000	5.895.200	554.800	-	91
2006	6.450.000	8.530.900		(2.080.900)	132
DOĞU ANADOLU					
2001	5.040.000	1.293.700	3.746.300	-	26
2006	5.040.000	1.613.700	3.426.300		32
GÜNEYDOĞU ANADOLU					
2001	1.640.000	899.500	740.500	-	55
2006	1.640.000	1.208.204	431.796		74
MARMARA					
2001	24.020.000	22.361.700	1.658.300	-	93
2006	24.020.000	29.434.700		(5.414.700)	123
KARADENİZ					
2001	4.100.000	998.900	3.101.100	-	24
2006	4.100.000	1.494.715	2.605.285		36
AKDENİZ					
2001	12.200.000	10.897.828	1.302.172	-	89
2006	12.200.000	15.937.208		(3.737.208)	131

KAYNAK: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü**, Final Rapor Cilt II, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

5.2.7 HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN YENİ YATIRIM PROJELERİ VE VIII. PLAN DÖNEMİNDEKİ HEDEFLERİ

5.2.7.1 THY

5.2.7.1.1 THY Uçak Filosu

THY filusunda bulunan uçak tipleri, sayıları, koltuk kapasiteleri Tablo 18'de verilmiştir.

THY Mikro filo planı 2000-2002 yıllarını kapsamaktadır. 2003-2005 filo planı çalışmalarının sürdürüldüğü belirtilmektedir. 7 adet A/310-200 ve 3 adet B/727-200F kargo uçağı satışı sunulmuş olup, 1 adet A/310-200 ile 1 adet B/727-200F kargo uçağı satılmıştır. 2000-2002 döneminde B/737-400/500 ve RJ-100 uçaklarının kiralayan firmalara erken iade tarihlerinde ya da kiralama dönemi sonunda iade edilmesi ve OKOM (Orta Kapasite Orta Menzil) filusunun yeni jenerasyon B/737-800/600 uçakları ile yenilenmesi planlanmaktadır. 2000-2002 döneminde toplam 11 adet kesin sipariş B737-800 uçağı teslim alınacak olup 23 uçaklık opsiyon söz konusudur. 2000 yılında teslim alınmak üzere 1 adet A340 uçağı kesin siparişe bağlanmıştır.

THY'nin uçak sayısının 2000 yılında 67, 2001 yılında 70, 2002 yılında 73 olması hedeflenmektedir. Bunun doğrultusunda koltuk sayısı ise, 2000 yılında 10.505, 2001 yılında 10.845 ve 2002 yılında da 11.093'e ulaşacaktır. Bu hesaplamalarda satışı sunulan altı adet A-310-200 uçağının 2000 yıl sonu itibariyle filodan çıkarılacağı kabul edilmiştir. Ayrıca 2000 yılında itibaren filoya katılacak olan B-737-800 uçaklarının koltuk sayısı 165 olarak alınmıştır.

5.2.7.1.2 THY Yolcu ve Yük Taşımacılığı

THY'nin 2000-2005 yılları arasındaki yolcu ve yük trafiği tahminleri Tablo-74 ve Tablo-75'te verilmiştir.

TABLO 74. THY'nin 2000-2005 Yılları Yolcu Trafığı Tahminleri

YOLCU	2000	2001	2002	2003	2004	2005
İÇ HATLAR	6.774.019	7.248.201	7.755.575	8.220.909	8.714.164	9.149.872
AVRUPA	3.365.792	3.668.713	3.962.210	4.239.564	4.493.938	4.763.575
K.AFRİKA	138.365	152.202	165.900	179.172	191.714	203.217
ORTADOĞU	421.315	459.234	495.972	530.690	562.532	590.658
UZAKDOĞU	316.177	341.471	365.374	387.296	410.534	431.061
AMERİKA	201.192	221.311	241.229	260.527	278.764	295.490
G.AFRİKA	41.351	45.072	49.129	53.059	56.773	60.747
TARİFELİ DIŞ HATLAR	4.486.191	4.890.003	5.281.816	5.652.312	5.996.260	6.346.753
TOPLAM	11.260.211	12.138.204	13.037.390	13.873.222	14.710.423	15.496.625

NOT: Havacılık endüstrisinin ülkelerin ekonomik ve sosyal gelişmelerinden direkt olarak etkilenen bir sektör olması ve buna ilaveten Türkiye'nin önümüzdeki dönem Avrupa Birliği ile ilişkilerinin turizm ve havacılığı ne derece etkileyeceğinin bilinmemesi nedeniyle bu tahminler sürekli olarak revize edilecektir.

KAYNAK: THY'nin 20 Aralık 1999 Tarihli Faks Mesajı.

TABLO 75. THY'nin 2000-2005 Yılları Kargo Trafığı Tahminleri

KARGO(TON)	2000	2001	2002	2003	2004	2005
İÇ HATLAR	34.800	34.850	34.900	34.950	35.000	35.000
AVRUPA	44.232	46.671	49.245	51.961	54.827	57.851
AMERİKA	10.715	11.422	12.176	12.979	13.836	14.749
ORTADOĞU	3.017	3.154	3.298	3.451	3.611	3.781
UZAKDOĞU	10.546	11.466	12.467	13.556	14.741	16.030
AFRİKA	1.958	2.114	2.283	2.467	2.688	2.887
DIŞ HATLAR TOPLAM	70.468	74.827	79.469	84.414	89.703	95.298
GENEL TOPLAM	105.268	109.677	114.369	119.364	124.703	130.298

NOT: Havacılık endüstrisinin ülkelerin ekonomik ve sosyal gelişmelerinden direkt olarak etkilenen bir sektör olması ve buna ilaveten Türkiye'nin önümüzdeki dönem Avrupa Birliği ile ilişkilerinin turizm ve havacılığı ne derece etkileyeceğinin bilinmemesi nedeniyle bu tahminler sürekli olarak revize edilecektir.

KAYNAK: THY'nin 20 Aralık 1999 Tarihli Faks Mesajı.

5.2.7.1.3 THY'nin Hedefleri ve Yeni Yatırımları

THY 1998 yılında yolcularına daha çok seçenek sunma ve yeni bağlantılar sağlamak amacıyla yeni bir tarife yapısı benimsemiş ve ilk olarak 1998/99 kış tarifesinde Ankara bağlantılı iç hatlarda Dörtlü Dalga Sistemi'ni kullanmaya başlamıştır. Bu sistem ile Anadolu noktaları arasında Ankara üzerinden bağlantı kurulmuştur. Aynı sistem 1999 yaz tarifi itibariyle İstanbul Atatürk Havalimanı'nda uygulanmaya başlanmış, yeni tarife ile dış hatlarda batıdan doğuya ve doğudan batıya bağlantı sayıları artırılarak yolcuların 1 saat gibi kısa transit bekleme süreleri ile seyahatlerine devam etmeleri mümkün olmuştur.

2000 yılında yeni terminal binasının devreye girmesiyle birlikte, şu anda Atatürk Havalimanı'nın altyapı yetersizliğinden dolayı kısmen uygulanan yeni tarife yapısının, 2000 yılı yaz döneminde tam olarak uygulamaya konulmasıyla, transit yolcu sayısında büyük bir artış olacağı öngörülmektedir.

VIII. Plan döneminde kısa dönem bazında açılacak yeni hatlar; Shanghai (19 Ocak 2000), Selanik, Varşova, Prag, Kışinev, Hong Kong ve Seul olarak öngörülmektedir.

Bunun dışında THY'nin uzun dönem planlama çalışmalarını aşağıda sıralanan konuların etkileyeceği düşünülmektedir:

- Özelleştirme çalışmaları kapsamında THY'nin dahil olacağı ortaklık çerçevesinde uçulacak olan hatların belirlenmesi,
- Bir Amerikan taşıyıcısı ile yapılacak olan Code-share anlaşmasına bağlı olarak Türkiye için Amerika'da potansiyel teşkil eden ilk 10 noktaya yapılacak seferlerin ortaya çıkması,
- Avustralya pazarında yapılacak olan Code-share anlaşmasına bağlı olarak belirlenecek Melbourne ve Sydney gibi noktaların tanımlanması.

THY'nin gelecek dönemdeki büyüme planlarının, özelleştirme ve ortaklık seçimi çalışmalarının sonuçlanmasına bağlı olduğu belirtilmektedir. THY'nin özelleştirilmesinde kullanılacak yöntemin blok satış olması durumunda hisse satışının

THY açısından en avantajlı global işbirliği ortaklarından birine yapılması durumu ortaya çıkacaktır. Bu aşamadan sonra THY'nin ne yönde, nasıl ve kimlerle birlikte büyüme planları yapacağı da belirlenmiş olacaktır.

Geleceğe yönelik yatırım ve iyileştirme çalışmalarından birisi de yeni hangara geçilmesi ve mevcut hangarın yeniden düzenlenmesidir. Yeni hangara geçişle birlikte çevre standartlarına uygun olarak uçakların boyanması da mümkün olacaktır. Diğer yandan THY, gerek Türkiye'deki özel havayolu işletmelerine gerekse Türki Cumhuriyetlerindeki havayolu işletmelerine talepleri doğrultusunda verilen motor, komponent ve periyodik bakım hizmetlerinin geliştirilmesini hedeflemektedir. Yeni hangara geçişle birlikte dışarıya verilecek bakım hizmetlerindeki kapasitenin ve dolayısıyla da söz konusu faaliyetlerden elde edilecek gelirlerinin artırılması mümkün olabilecektir. Ayrıca lojistik desteği İstanbul'dan sağlanmak üzere Ankara'da bir bakım merkezinin kurulması da planlanmaktadır.

5.2.7.1.4 THY Qualiflyer Ortaklığı

THY ile Qualiflyer arasındaki ilişkiler, ortak satış projesi ve buna bağlı diğer projelere katılımın 15 Ocak 1999 tarihinde durdurulması ile durgunluk sürecine girmiştir.

THY halen Qualiflyer'ın ortak programı olan Frequent Flyer Programını kullanmakta ve hissedar olarak katıldığı Qualiflyer Ground Services (QGS) Limited'a ortaklığı devam etmektedir. Ancak Ortaklığın düzenli olarak faaliyet gösterdiği ev sahibi ülkeler hariç tüm havalimanlarında kaliteli yer hizmetini piyasaya uygun fiyattan satın alarak Ortakların rekabete açık pazarlardaki durumunu iyileştirmek, yer hizmetleri alımı bakımından tüm ortaklar için eşit imkanlar sağlamak amacıyla kurulan QGS'nin bu amaçları gerçekleştirmediği konusunda tereddütler oluşmuştur. Bunların sonucunda durum THY tarafından değerlendirmeye alınmıştır. Şirketin amacına uygun faaliyet göstermediği yönünde alınacak bir karar durumunda 2000 yılında THY'nin bu oluşumdan ayrılması söz konusu olabilecektir.

Ayrıca Qualiflyer Group da diğer mega alliance gruplarında olduğu gibi değişik oluşumlar içerisindedir. Grubun Kuzey Atlantik pazarında işbirliği içinde bulunduğu Delta Air Lines'ın Air France ile stratejik işbirliğine girmesi neticesinde, Swissair ve

Sabena bu pazarda başka bir ABD'li taşıyıcı olan American Airlines ile işbirliği yapma kararı almıştır. Bu gelişmenin yanısıra grubun kurucu ortaklarından olan Avusturya Havayolları, Tyrolean ve Lauda ile birlikte Qualiflyer'dan ayrılma kararı almıştır. Tüm bu gelişmeler ve THY'nin halen devam eden özelleştirme çalışmaları gelecekte Qualiflyer ile ilişkiler konusunda bir değerlendirme yapılmasını zorlaştırmaktadır.

5.2.7.2 Özel Havayolu İşletmeleri

Onur Hava Yolları, Alfa Havayolları, Sun Express, Pegasus, İstanbul Havayolları ve Anatolia Hava Yolları gibi özel havayolu işletmeleri ile birlikte yer hizmeti veren Çelebi, Havaş ve Catering hizmeti veren USAŞ'tan gerekli bilgiler istenmiştir. Bununla birlikte Onur Havayolları ve Alfa Havayolları dışındaki işletmelere ait bilgiler henüz komisyona ulaştırılmamıştır.

5.2.7.2.1 Onur Air

İşletmenin 2000-2005 yıllarına ait yeni yatırım planları henüz saptanmamakla birlikte, hizmet kalitesinin artırılmasına yönelik olarak mevcut catering tesislerinin daha modern hale getirilerek, catering çeşitlerinin artırılarak diğer havayolu şirketlerine de hizmet verilmesi planlanmaktadır. Onur Air'in 2000 senesi için tahminleri Tablo-76'da verilmiştir.

TABLO 76. Onur Air 2000 Yılı Hedefleri

Tahmini Yıllık Toplam Uçuş Saati	32.000
Tahmini Yıllık Toplam Sefer Sayısı	11.189
Toplam KM	23.317.483
Doluluk Oranı	%75
Toplam Koltuk	2.327.273
Ücretli Yolcu Sayısı	1.745.455
Ücretli Yolcu KM	40.699.605.848.697
Arzedilecek Ton/ Km	4.927.365.614.749
Ücretli Ton/Km	3.337.367.679.593

Kaynak: Onur Air'in 13 Aralık 1999 tarihli faks mesajı

5.2.7.2.2 Alfa Havayolları

Alfa Havayolları beş yıl içinde faaliyet alanını değiştirmeyi düşünmemektedir. Ancak havayolu taşımacılığı sektörü içinde yeni alanlara girilmesi ve mevcut alanlarda pazar payının ve hizmet çeşitliliğinin artırılması planlanmaktadır. Bu planlar arasında iç

hat yolcu taşımacılığına başlanması, kargo kapasitesinin artırılması, uzun menzilli uçaklarla Amerika ve Uzak Doğu'ya yolcu taşınması, satış ve pazarlama ağının tüm bölgeleri kapsayacak bir biçimde yeniden yapılandırılması, rezervasyon sisteminin tüm havayolları, bilet satış noktaları ve yolcular tarafından direkt ulaşılır hale getirilmesi ve bilginin merkezi bir sisteminden kontrol edilmesi yer almaktadır.

Alfa Havayolları'nın hizmet kalitesinin artırılmasına yönelik çalışmalarının yoğun bir biçimde devam ettiği belirtilmektedir. İşletme kısa dönemde uçakların kabin konfigürasyonunu tüm ekonomi sınıfından çıkarıp en az iki değişik sınıf (business ve ekonomi) haline getirmeyi, kabin içi hizmetleri geliştirmeyi, kabin içi eğlence sistemlerini yolcuların hizmetine sunmayı ve ikram kalitesini artırmayı planlamaktadır.

Alfa Havayolları Kalite Başkanlığı'ndan alınan bilgilere göre işletme gelecekte JAR-OPS, JAR-145 ve JAR-66 standartlarını uygulamak için insan kaynaklarına ve eğitime yatırım yapmayı planlamaktadır.

İşletme gelecekte halen uçmakta olduğu noktaların dışında İngiltere ve İskandinav ülkelerine uçuş başlatmayı, ayrıca Amerika ve Uzakdoğu hatlarına girmeyi hedeflemektedir.

Alfa Havayollarının 2000-2005 yılları arasındaki yolcu trafiği hedefleri Tablo-77'de, kargo trafiği hedefleri ise, Tablo-78'de verilmiştir.

TABLO 77. Alfa Havayolları 2000-2005 Yılları Yolcu Trafik Hedefleri

Yıl	Arz Edilen Koltuk	Uçulacak Km.	Ücretli Yolcu-Km	Doluluk Oranı (%)	Ücretli Yolcu Sayısı
2000	1.546	1.690.336.000	150.500.000	68	1.150.000
2001	1.618	1.774.850.000	240.395.000	70	1.250.000
2002	1.618	1.780.000.000	263.800.000	71	1.300.000
2003	1.912	2.102.180.000	534.590.000	73	1.450.000
2004	1.912	2.150.000.000	569.500.000	73	1.450.000
2005	2.122	2.384.350.000	764.419.000	74	1.600.000

Kaynak: Alfa Havayollarının 20 Aralık1999 Tarihli Faks Mesajı

TABLO 78. Alfa Havayolları 2000-2005 Yılları Kargo Hedefleri

Yıl	Arz Edilen Ton-Km	Kargo (Ton Olarak)	Beklenen Gelir (ABD \$)
2001	6.000.000	2.500	2.000.000
2002	7.000.000	3.000	2.500.000
2003	8.000.000	3.500	3.000.000
2004	9.500.000	4.000	3.500.000
2005	10.500.000	4.500	4.000.000

Kaynak: Alfa Havayollarının 20 Aralık1999 Tarihli Faks Mesajı

5.2.8 GENEL HAVACILIK

Tablo-20, 21, 22 ve 23'te verilen genel havacılık kuruluşlarının her birinden 2000-2005 yılları arasında yönelik olarak geleceğe yönelik yatırım planları, hava aracı sayısında ve faaliyet alanlarında yapılması düşünülen değişiklik bilgileri istenmiştir. Raporun tamamlanmasına kadar komisyona ulaştırılan genel havacılık kuruluşlarının geleceğe yönelik planlarına aşağıda yer verilmiştir.

5.2.8.1 Türk Hava Kurumu

THK, 75 yıldır sürdürmekte olduğu, gençlere havacılığı tanıtmak ve sevdirmek amacıyla faaliyetlerine Uçucu, Paraşütçü, Planörcü, Baloncu, Model Uçakçı, Yelken Kanatçı ve Yamaç Paraşütçü yetiştirerek sürdürecektir.

THK, sürdürmekte olduğu faaliyetlerini çağa uygun olarak daha modern uçaklarla yenilemeyi, özellikle Hava Taksi İşletmesi için 8-10 kişilik tavanı ve sürati fazla 5-6 uçağı envanterine dahil etmeyi planlamaktadır.

GAP'ın devreye girmesiyle zirai ilaçlama uçaklarına çok fazla ihtiyaç olduğu bilinmektedir. Bu ulusal bir sorun olup, bu sorunun çözümüne katkıda bulunmak amacıyla THK da zirai ilaçlama filosunu modern uçaklarla takviye etmeyi ve NAC-6 Fieldmaster uçaklarının üretimine devam etmeyi planlamaktadır.

THK, faaliyetleri alanında fazla bir değişiklik yapmayı düşünmemektedir. Asli görevi olan amatör havacılığa ağırlık verilirken, ATPL verilmesi için de gerekli modernizasyonun yapılması planlanmaktadır.

THK, 2000-2005 yılları arasında, amacına yönelik faaliyetlerini arttırarak sürdürmeyi planlamaktadır.

5.2.8.2 Adalya Air

Adalya Air gelecekte Antalya çevresinde küçük bir pist için uygun arazi kiralayarak çevre turları ile turistik aktiviteleri arttırmayı planlamaktadır.

İşletme gelecekte tek ve çift motorlu uçak sayısını arttırarak turizme yönelik tarihi ve turistik yerlere kısa mesafeli turlar düzenlemeyi hedeflemektedir. Ayrıca, şu andaki faaliyet alanında değişiklik yaparak PPL lisansı veren bir uçuş okulu açmayı da planlamaktadır.

5.2.8.3 Belko Air

İşletme gelecekte faaliyet alanını değiştirmeyecektir. Bununla birlikte filosuna 1 adet helikopter ilave etmeyi planlamaktadır.

5.2.8.4 Best A.Ş.

İşletme kendi hangarında uçak boyama faaliyetlerini başlatmayı ve filosuna 1 adet 6 koltuklu Cessna-340 ilave etmeyi planlamaktadır.

5.2.8.5 Çukurova Havacılık A.Ş.

İşletme İstanbul Atatürk Havalimanı'ndaki yeni pist inşaatı nedeniyle yıkılacak olan hangarını DHMİ tarafından uygun görülecek yerde yeniden inşa etmeyi planlamaktadır.

5.2.8.6 Işıklar Havacılık A.Ş.

İşletme mevcut BE-20 uçağını orta menzilli bir jet uçağı ile değiştirmeyi planlamaktadır.

5.2.8.7 İstanbul Ulaşım Sanayii ve Ticaret A.Ş.

İşletmenin havacılık departmanında halen 2 adet (hafif tip) helikopter mevcut olup, gelecekte bu helikopterlerin sayısının 4'e çıkarılması planlanmaktadır. Söz konusu helikopterlerin Orta Sınıf E.M.S. donanımlı olması planlanmaktadır. Böylece halen mevcut helikopterler ile gerçekleştirilen ilaçlama, kaçak yapıların havadan kontrolü, su havzalarının havadan denetimi, fotoğraf ve film çekimi faaliyetlerine ek olarak kurtarma ve sıhhi tahliye faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi de mümkün olacaktır.

5.2.8.8 Konuralp Müteahhitlik-Müşavirlik A.Ş.

İşletmenin geleceğe yönelik olarak herhangi bir yatırım planlaması söz konusu değildir.

5.2.8.9 Tekfen Hava Taşımacılığı A.Ş.

İşletme gelecekte, İstanbul'da bir hangar inşa etmeyi ve bu hangarda uçak bakım üssü kurmayı planlamaktadır.

5.2.9 BAKIM FAALİYETLERİ

Türkiye’de, THY dışındaki havayolu işletmeleri bakım faaliyetlerinin büyük bir bölümünü dış kaynaklardan sağlamaktadır. büyük bakımlarını ve motor bakımlarını dış kaynaklardan sağlamaktadır. Onur Air, Alfa Havayolları, Sun Express ve Pegasus işletmeleri sadece hat bakım ve A bakımlarını kendi imkanları ile yapabilmektedirler. C ve D tipi bakımların Avrupa’da ve Asya’da bulunan özel bakım kuruluşlarına yaptırılmaktadır. Bununla birlikte İstanbul Hava Yolları, C bakımlarını kendi imkanları ile yapabilmektedir.

Bakım hizmetlerinin yurt dışındaki kaynaklardan sağlanmasının direkt bakım maliyetlerini artırdığı ve özellikle programsız bakımlar için gereğinden fazla ücretlerin ödenmesine neden olduğu düşünülmektedir. C bakımlarının yurt içinde yapılmasını sağlayacak ve tüm havayolu işletmeleri tarafından kullanılabilir bir bakım tesisinin kurulması bu problemlere çözüm olabilecektir. Çünkü havayolu işletmelerinin C tipi bakımlarını daha az maliyetle yapacak imkanlara sahip oldukları, ancak kapalı hangarlarının olmayışının buna engel teşkil ettiği düşünülmektedir. C ve D bakımlarının yurt içinde yapılması durumunda direkt bakım maliyetleri azaltılırken buna karşın uçakların kullanım oranları artırılabilir. THY’nin mevcut bakım hangarı ise, şu anda kendi ihtiyaçlarını bile karşılamakta güçlük çekmektedir. Bununla birlikte, THY’nin gelecekte yeni bakım hangarına geçmesi durumunda bu sorun ortadan kalkacaktır.

Diğer yandan THY dışındaki havayolu işletmelerinin bakım hangarı yapabilecek güçleri olsa bile Atatürk Hava Limanı’ndaki yer sorunu bu yatırımlara engel olmaktadır. THY’nin gelecekte havayolu işletmelerinin bakım hizmeti taleplerini uygun şartlarda karşılayabilmesi durumunda özel havayolu işletmelerinin rahatlayacakları düşünülmektedir. Ayrıca Kurtköy–Sabiha Gökçen Havaalanı’nda kurulması düşünülen ve D tipi bakımların da yapılabilmesi bakım kuruluşunun hizmete girmesiyle birlikte söz konusu sorunların çözüleceği düşünülmektedir. Diğer yandan THY’nin yeni bakım hangarı ve Kurtköy–Sabiha Gökçen Havaalanı’nda yapılması düşünülen bakım kuruluşu bakım faaliyetlerini dış kaynaklardan sağlayan ve gittikçe büyüyen bir pazar olan Türkiye Cumhuriyetlerinin filolarına da hizmet verebilir. Bu konudaki iş hacminin

artması gelecekte Türkiye'deki eğitim kurumlarından mezun olacak öğrencilere de iş imkanı yaratacaktır.

5.2.10 HAVAALANLARI İÇİN YENİ YATIRIM PROJELERİ

5.2.10.1 Yeni Havaalanları

Amasya–Merzifon Havaalanı

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na ait askeri havaalanına sivil tesisler ilavesi projelendirme aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı tamamlandığında, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Antalya–Gazipaşa Havaalanı

Havaalanı 1998 Yılı itibariyle inşaat aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı tamamlandığında III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Antalya–Karain Havaalanı

Türk Hava Kurumu tarafından yaptırılmakta olan havaalanı, 1998 itibariyle inşaat aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı tamamlandığında III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır. Havaalanı, THK bünyesinde kaldığı sürece bu kuruluşun ihtiyaçlarına göre işletilmesi ve geliştirilmesi söz konusudur.

Aydın–Çıldır Havaalanı

Havaalanının yapımı tamamlanmış olup, halen hizmet vermemektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Balıkesir-Bandırma Havaalanı

Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterindeki Askeri Havaalanının sivil ilave tesisler için etüt çalışmaları halen devam etmektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı tamamlandığında, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Bingöl Havaalanı

Havaalanı halen inşaat aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı tamamlandığında, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 9950 yolcu/yıl ve 663 uçak/yıl olacaktır.

Çanakkale-Bozcaada Havaalanı

Havaalanının proje çalışmaları tamamlanmıştır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Çanakkale – Gökçeada Havaalanı

Kara Kuvvetleri Komutanlığı envanterindeki Askeri Havaalanı arazisinden de yararlanılan Sivil havaalanı inşaatı devam etmektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı tamamlandığında, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 3900 yolcu/yıl ve 260 uçak/yıl olacaktır.

Çorum Havaalanı

Havaalanı inşaat aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı tamamlandığında, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Edirne-Demirhanlı Havaalanı

Havaalanı inşaat aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı tamamlandığında, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Eskişehir-İnönü Havaalanı

Havaalanının yapımı tamamlanmış olup, halen hizmet vermemektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer almaktadır. 2006 yılı tahmini trafik değerleri ise 4400 yolcu/yıl ve 293 uçak/yıl'dır.

Gümüşhane-Salyazı Havaalanı

Havaalanı gelişim projeleri hazırlanmıştır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havaalanı, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer almakta ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4200 yolcu/yıl ve 280 uçak/yıl olacaktır.

İskenderun Havaalanı

Havaalanının yapımı tamamlanmış olup, halen hizmet vermemektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer almaktadır. 2006 yılı tahmini trafik değerleri 5900 yolcu/yıl ve 590 uçak/yıl şeklindedir.

Kurtköy-Sabiha Gökçen Havaalanı

MSB Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nca, halen inşaat çalışmalarına devam edilmektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre Havalimanı, İstanbul bölgesindeki diğer havaalanlarıyla birlikte, I.Grup (Ulusal Havaalanları Sistemine dahil) Havaalanları içinde yer almaktadır. Havaalanının İstanbul bölgesi için tahmin edilen trafik değerinden öngörülen kapasitesine paralel bir pay alacağı kabul

edilmektedir. Havaalanı için, 3 milyon yolcu/yıl iç hat ve 7 milyon yolcu/yıl dış hat (tarifersiz) kapasitesi öngörülmektedir.

İzmir-Çeşme Havaalanı

Havaalanı inşaat aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı tamamlandığında III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri; 60.200 iç hat, 266.100 dış hat yolcu/yıl; ve 510 iç hat, 1820 dış hat uçak/yıl olacaktır.

Kastamonu-Uzunyazı Havaalanı

Havaalanı inşaatı tamamlanmıştır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4500 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Kocaeli-Cengiz Topel Havaalanı

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde yer alan havaalanının sivil ilave tesisler inşaatı tamamlanmış olup, pist onarım projelendirme çalışmaları sürdürülmektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı tamamlandığında III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 82.100 yolcu/yıl ve 8210 uçak/yıl olacaktır.

Konya Havaalanı

Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde yer alan havaalanının sivil tesisler ilave inşaatı halen devam etmektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı tamamlandığında II.Grup (Trafik Değeri Olan Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 73.050 yolcu/yıl ve 4870 uçak/yıl olacaktır.

Manisa Organize Sanayi Havaalanı

Havaalanının yapımı tamamlanmış olup, halen hizmet vermemektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı III.Grup (Düşük Trafik

Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer almaktadır. 2006 yılı tahmini trafik değerleri; 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl şeklindedir.

Niğde Havaalanı

Havaalanı inşaat aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı tamamlandığında III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Ordu-Giresun (Or-Gi) Havaalanı

Havaalanı proje çalışmaları sürmektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı tamamlandığında III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Ordu-Ünye Havaalanı

Havaalanı inşaat aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı tamamlandığında III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl olacaktır.

Sivas-Divriği Havaalanı

Havaalanının yapımı tamamlanmış olup, halen hizmet vermemektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine, göre Havaalanı III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer almaktadır. 2006 yılı tahmini trafik değerleri; 4400 yolcu/yıl ve 290 uçak/yıl şeklindedir.

GAP Havalimanı

Tarifeli iç hat ve Tarifeli/Tarifersiz dış hat seferlerine 24 saat süre ile hizmet vermek üzere yapımı planlanan ve DHMİ tarafından işletilecek olan havaalanının halen inşaatı sürmektedir. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre. Havaalanı yapımı tamamlandığında, I.Grup (Ulusal Havaalanları Sistemine dahil) Havaalanları

içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri; 182.304 (içhat), 21600 (dışhat) yolcu/yıl ve 2630 (içhat), 190 (dışhat) uçak/yıl olacaktır.

Aksaray Havaalanı

Havaalanı inşaat aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı yapımı tamamlandığında, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 4600 yolcu/yıl ve 300 uçak/yıl olacaktır.

Batman Havaalanı

Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde yer alan havaalanı, sivil tesisler ilavesi için projelendirme aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, havaalanı yapımı gerçekleşirse, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 17900 yolcu/yıl ve 1193 uçak/yıl olacaktır.

Iğdır Havaalanı

Havaalanı planlama aşamasındadır. Hava Ulaşımı Genel Etüdü Çalışması öngörülerine göre, Havaalanı yapımı tamamlandığında, III.Grup (Düşük Trafik Değerli Bölgesel Havaalanları) içinde yer alacak ve 2006 yılı tahmini trafik değerleri 9400 yolcu/yıl ve 630 uçak/yıl olacaktır.

5.2.10.2 Mevcut Havaalanlarındaki İyileştirme Projeleri

DHMİ tarafından gerçekleştirilecek iyileştirme projeleri aşağıda sıralanmıştır:

- Erzurum Havaalanı Altyapı ve Üstyapı İnşaatı
- Diyarbakır Askeri Havaalanı'na sivil tesisler ilavesi
- Denizli (Çardak) Askeri Havaalanı'na sivil tesisler ilavesi
- Muş Askeri Havaalanı'na sivil tesisler ilavesi
- Atatürk Havalimanı 18/36 Paralel Pist, Apron ve Bağlantı Yolları Yapımı
- Gaziantep Havaalanı Altyapı ve Üstyapı Tevsii İnşaatı
- Antalya Havalimanı 2. Pist İnşaatı ve Arıtma Tesisleri Yapımı

- Esenboğa Havalimanı 2. Pist, Apron ve Taksirut Onarımı ile Çevre Emniyet Tel Örgü ve Müteferrik İşleri
- Özel Güvenlik Projesi
- Radar sistemlerinin geliştirilmesi ve modernizasyonu: Proje kapsamında temin ve tesis edilecek sistemler ile, Türkiye Hava Sahası ikili, hatta üçlü ve dörtlü radar kaplamasına sahip olacak ve uçuş güvenliği en üst seviyelere taşınacaktır.
- Hava seyrüsefer ve muhabere sistemleri teçhizatı temin ve modernizasyonu: Uçuş güvenliğine yönelik proje kapsamında, DHMİ bünyesindeki tüm hava liman ve meydanların ihtiyacı olan muhabere, meteoroloji, terminal sistemleri ve hava seyrüsefer yardımcı cihazlarının temin, tesis ve modernizasyonun gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.
- Bilgi işlem sistemi donanım, yazılım ve bilgi işletimi temini, tesisi ve modernizasyonu : Mevcut bilgi işlem ağının hava liman ve meydanlar bazında genişletilmesini sağlamak amacıyla gerekli sistemlerin temin ve tesisinin gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.
- Meydan hizmet araçları temini
- Muhtelif teçhizat ve enerji temini ile tesisi
- Taşıt alımı: DHMİ bünyesindeki tüm havalimanı ve meydanların ihtiyacı olan kar mücadele araçları, yangın söndürme araçları, elektrojen grupları, klima sistemleri, her türlü elektrik cihaz ve teçhizat temini ile taşıt alımlarının gerçekleştirilmesi planlanmaktadır

Mevcut Havaalanlarında İdame ve Yenileme

DHMİ bünyesindeki tüm havalimanı ve meydanlara hizmete ve işletmeye yönelik bina tesis ve çevre tel örgüsü yapımı ile mevcut tesislerin tevsili, tadili ve büyük onarımlarının gerçekleştirilmesinin yanısıra;

- Atatürk Havalimanı Eğitim Tesisleri İnşaatı
- Atatürk Havalimanı Yeni Apron Yapılması ve PAT Sahalarının Onarımı
- Esenboğa Havalimanı Kule ve Radar Simülatör Eğitim Merkezi İnşaatı
- Diyarbakır Havaalanı Terminal Binası ve Apron Tevsii
- Muş Havaalanı Yeni Apron ve Taksirut Yapımı ile Mütemmim Binalar İnşaatı
- Siirt Havaalanı Pist ve Apron Genişletilmesi

İşlerine devam edilmektedir.

Söz konusu yatırımlar direkt mal ve can güvenliğine yönelik olmalarının yanında üyesi bulunduğumuz uluslararası kuruluşlar ve kurallar çerçevesinde ülkemizin itibarını ve hava sahamızın güvenliğini sağlayacak yatırımlardır.

5.2.10.3 Özel Kesim Yatırımları (Yap-İşlet-Devret)

Yap İşlet Devret modeli ile gerçekleştirilen ve gerçekleştirilmesi planlanan havaalanları ile ilgili projeler aşağıda sıralanmıştır.

- Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası işi, DHMİ tarafından Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale edilmiş olup, yapımı tamamlanan tesis 31.3.1998 tarihinde hizmete verilmiştir. Terminal binası görevli firma tarafından 9 yıl işletildikten sonra DHMİ'ye devredilecektir.
- Atatürk Hava Limanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası, Katlı Otopark ve Mütemmimleri işi, DHMİ tarafından Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale edilmiş olup, tamamlanan tesis Ocak 2000'de hizmete verilmiştir. Terminal binası görevli firma tarafından 3 yıl, 8 ay, 20 gün işletildikten sonra DHMİ'ye devredilecektir.

- Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası, Otopark ve Mütetmmimleri işi, Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde 2000 yılında ihale edilecektir.
- Adnan Menderes Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası, Katlı Otopark ve Mütetmmimleri işi, Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde 2000 yılında ihale edilecektir.

6 VIII. BEŞ YILLIK PLAN DÖNEMİ İÇİN HEDEF VE POLİTİKALAR

1. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü' nün yeniden yapılandırılmasına ilişkin hazırlanmış olan kanun taslağı biran önce yasalaştırılmalıdır. Bu sayede SHGM, sektörün ihtiyaçlarına cevap verebilecek gerçek anlamda otorite hüviyetine kavuşacaktır.
2. Avrupa Birliği'ne girme sürecinde olan Türkiye' nin tam üye olabilmesi için gerekli olan şartlardan bir tanesi de JAA' e tam üyeliktir. Bu nedenle başta Sivil Havacılık Otoritesi olmak üzere sektörde hizmet veren ilgili kurum ve kuruluşların JAA kuralları olan JAR' ları benimseyip, biran önce gerekli yapılanmayı gerçekleştirmeleri gerekmektedir. JAR' ların tam olarak uygulanması sektördeki toplam kalite anlayışını da geliştirecektir.
3. Türk Silahlı Kuvvetleri, sivil sektörün pilot ihtiyacını karşılayan temel kaynak olmaktan çıkartılmalıdır. Bu amaçla Türk Silahlı Kuvvetleri' ndeki ücret politikası tekrar gözden geçirilmeli ve pilotaj eğitimi veren kamu ve özel eğitim kurumları desteklenmelidir.
4. Özellikle uçucu personeli ilgilendiren Hava İş Kanunu düzenlenerek yasalaştırılmalıdır. Bu sayede havacılık konusunda oluşacak ihtilaflarda daha sağlıklı kararlar alınabilecektir.
5. Kurumların eğitim üniteleri ile eğitim kurumları arasında işbirliği sağlanmalı, eğitim verimini artırmak amacıyla sağlıklı bir koordinasyon sağlanarak devletin yapmış olduğu yatırımların atıl kalması önlenmelidir.
6. Türk Sivil Havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu lisanslı personelin eğitiminde, öncelikle yurtiçi kaynakların kullanılması devlet politikası olarak benimsenmelidir.
7. Hava Trafik Kontrolü eğitimi veren Devlet Hava Meydanları İşletmesi ile Anadolu Üniversitesi entegrasyonu sağlanarak uluslararası standartlarda, ihtiyacı

- karşılacak oranda kontrolör yetiştirilmek suretiyle soruna müşterek çözümler getirilmelidir.
8. Türkiye’deki havaalanlarında yüksek iş yoğunluğu ve sorumluluğu altında çalışan, temininde güçlük çekilen hava trafik kontrolörlerinin ücretlerinde ve özlük haklarında gerekli iyileştirici düzenlemeler yapılmalıdır.
 9. Hava trafik güvenlik elektroniği teknik elemanlarının mesleki özellikleri nedeni ile uluslararası programlar doğrultusunda eğitilmeleri ve lisanslandırılmaları sağlanmalıdır.
 10. Anadolu Meteoroloji Meslek Lisesi mezunları için mecburi hizmet yükümlülüğünün tekrar getirilmesi hem bu okuldan mezun öğrencilerin mağduriyetini giderecek hem de sektör dışına kaçışlarını engelleyecektir.
 11. Uçuş güvenliği, sektördeki tüm çalışanların eğitim derecesi ve yetenekleri ile doğru orantılıdır. Bir başka deyişle sektör çalışanlarının eğitimi uçuş emniyetini belirleyen en temel faktördür. Bu nedenle çalışanların tazeleme eğitimleri ile mesleki düzeylerinin yüksek tutulması sağlanmalıdır. ICAO ve Eurocontrol’ un ücretsiz olarak düzenlediği kurslara ilgili personelin katılımı sağlanmalı, bu katılım tasarruf tedbirleri dolayısıyla engellenmemelidir.
 12. İngilizce Uluslararası Sivil Havacılığın ortak dilidir. İngilizce bilgisi ve bunun derecesi pilot ve hava trafik kontrolörleri açısından çok önemlidir. Hava S/S pilot ve kontrolör arasındaki muhabereyi kolaylaştırmak amacıyla ICAO tarafından geliştirilmiş İngilizce kalıplar mevcuttur. Ancak beklenmedik bir durumda İngilizce bilgisi seviyesi hayati öneme haizdir. Bu nedenle uçuş emniyetinin arttırılması için pilot, hava trafik kontrolörleri ve ilgili personelin İngilizce seviyesi sürekli arttırılmalı ve sürekli takip edilmelidir.
 13. Uçuş güvenliği için haberleşme ve seyrüsefer sistemleri ile havaalanlarımızdaki alt yapının güçlendirilmesi yönünde gerekli yatırımlar yapılmalıdır.
 14. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) üye sayısının artırılarak sivil havacılık güvenliği eğitimlerinin, eğitimde alt yapı çalışmalarını

tamamlamış bir üniversite çatısı altında veya yeni oluşturulacak bir birimin bünyesinde gerçekleşmesi gerekmektedir. Ayrıca, Kurulun gerek merkezde, gerekse taşrada çalışmalar yapan bir kurum olması nedeniyle ulaşım, araç-gereç ve hizmet kolaylığı açısından bazı olanaklara kavuşturulması, kendi kuruluşlarının izinleri ve bürokratik düzenlemeleri içerisinde yürütülen ve tıkanmalar yaratan çalışma sistemine farklı bir yapı kazandırılması gerekmektedir.

15. Frekans kirliliğine engel olmak kanal ve frekans kullanımının disipline edilmesiyle mümkündür. Türk Hava Sahası içinde uçuş güvenliğinin sağlanması ve sürekliliği için özel radyo ve televizyon yayınlarının kontrol altında tutulması ve denetimi büyük önem arz etmektedir.
16. Çok hafif hava araçları ile kontrolsüz ve emniyetsiz bir şekilde yapılan sportif faaliyetlerin denetim altına alınması için gerekli yönetmelik düzenlemeleri acilen yapılmalıdır.
17. Havaalanları çevresindeki hızlı ve kontrolsüz yapılaşma ilgili belediyelerce engellenerek uçuş güvenliği için bir tehlike unsuru olmaları önlenmelidir.
18. Uygun aralıklarla güncelleştirilerek bir “Ulaşım Ana Planı” tüm ilgili sektörlerin etkin katılımı ile ve ivedilikle hazırlanarak uygulamaya konulmalıdır.
19. Türkiye’ ye yönelik havayolu trafiğinin mevsimsel dalgalanmalardan kurtarılması ve havayolu filolarımızın kış dönemindeki utilizasyonlarının artırılabilmesi uzun dönemde Türk insanının gelir düzeyinin artması ve daha çok seyahat etmesi; kongre, golf ve kış sporları turizminin yaygınlaşması ile mümkün olabilecektir. Ayrıca, Türk turizminin Avrupa kış turizm pazar payından hiç yararlanmadığı 5 aylık ölü sezonda (Kasım-Mart), Avrupalı tur organizatörleri ve seyahat acentaları düşük ve cazip taşımacılık fiyatlarıyla ülkemize yöneltilebilir. Sadece işletmecilik giderlerini karşılayacak bir maliyet ile, Antalya, Dalaman, Bodrum ve İzmir’ e Avrupa’ dan kışın yolcu taşımaları sağlanabilirse, özel sektör hava taşıyıcıları Avrupalı tur organizatörlerini kışın Türkiye’ ye çekebilecek ve kış turizminin canlanmasını sağlayabileceklerdir.

20. Hava taşıyıcılarının mecburi hizmet aldığı yakıt ve yer hizmetleri kuruluşlarının yeterince rekabete açılmaları için gerekli düzenlemelerin yapılarak, bu konuda faaliyet göstermek isteyen işletmelere gerekli kolaylıklar sağlanmalıdır.
21. Havacılığın dinamizmine uygun olarak gümrük mevzuatının hava aracı, yedek parça ve yedek motorlarının ithal ve ihracı ile ilgili maddelerinin yeniden düzenlenerek ulusal hava taşıyıcılarına gerekli kolaylıklar sağlanmalıdır.
22. Tarımsal havacılığımızın sorunlarının ele alınması, gerekli teşviklerin yapılması, milli uçak sanayimizin geliştirilmesi için yatırımların teşvik kapsamına alınması ve bu amaçla sivil havacılık otoritesi tarafından sertifikasyon çalışmalarının başlatılması gerekmektedir.
23. Ülkemizde ilk planda yeni havaalanları yapmak yerine mevcut havaalanlarının fiziki ve alt yapılarında ICAO Ek.14' e uygun olarak gerekli iyileştirme çalışmaları yapılmalı; bu doğrultu da havaalanı yapım ve işletim esaslarının belirlendiği bir yönetmelik hazırlanmalıdır.
24. DHMİ' nin meydan işletmesi ile ilgili bölümlerinin geliştirilmesi ve modernize edilmesi amacıyla özellikle kara tarafı tesislerinde yap-işlet-devret çalışmaları sürdürülmelidir.
25. İç hat taşıyıcılığımızda “commuter” taşımacılık teşvik edilerek ve “feeder line” sistemiyle iç hat taşımacılığımız daha etkin bir hale getirilmeli ve havayolu taşımacılığının ülke geneline yayılması sağlanmalıdır. İç hat taşımacılığının bir parçası olarak havaalanı sistemi planlaması yapılarak atıl durumdaki STOL havaalanları “hub spoke” sistemi içinde değerlendirilmelidir.
26. İç hat taşımacılığındaki “commuter” aktivitenin yanısıra hava taksi işletmeciliği de çok büyük önem taşımaktadır. Türk hava-taksi işletmecilerinin teşvik edilmesinin yanısıra yabancı ülkelerin küçük uçak ve helikopter hareketinin ülkemize yönlendirilmesi tıpkı yat limanları ve yat turizmi gibi ülkemize bir “General Aviation” turizmi ve geliri sağlayabilecektir.

27. Arama ve kurtarma hizmetlerinin; Türk hava sahası, kara hudutları, iç suları ve karasuları ile uluslararası hava sahası ve açık deniz sahalarında 24 saat esasına göre etkinlikle yürütülmesi amacıyla Ulusal Arama Kurtarma Master Planının hazırlanarak, bu plan çerçevesinde Arama Kurtarma Sisteminin yeniden yapılandırılması gerekmektedir.
28. İhracatı artırma yönünde önemli katkılar sağlayabileceği düşünülen ve bu güne kadar çeşitli nedenlerle ihmal edilmiş bulunan kargo taşımacılığı mutlaka desteklenmeli ve gelişmesi sağlanmalıdır.
29. Yap İşlet Devret Modeli ile işletilen hava meydanlarının, özel güvenlik teşkilatından hizmet satın almaları veya kendi özel güvenlik teşkilatını kurmaları gerekmektedir. Böylece polisin asli görevine dönmesi sağlanırken, sadece adli, pasaport ve yabancılar polisinin hava meydanlarında hizmette bulunması ve özel güvenlik teşkilatının polisin denetim ve gözetiminde ICAO, ECAC ve MSHGE Programı çerçevesinde eğitim görmüş personelle çalışması gerekmektedir. Bu nedenle, Özel Güvenlik Teşkilatı personelinin Sivil Havacılık Güvenliği alanında eğitime tabi tutulmalarının sağlanması, bunun için bir sistem oluşturulması veya bu eğitimlerin bir üniversite çatısı altında faaliyette bulunan eğitim kurumu tarafından verilmesi sağlanmalıdır.

VII. Beş Yıllık Kalkınma Planındaki hedef ve politikalar ile VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planındaki hedef ve politikalar karşılaştırıldığında çok fazla bir değişiklik olmadığı gözlenmektedir. Bu durum ülkemizin havacılık politikaları belirlenirken yapılan çalışmaların yeterince gözönüne alınmadığını göstermektedir. Özel İhtisas Komisyonu çalışmalarının havacılık konusunda alınacak kararlarda dikkate alınması Avrupa Birliği' ne girmek üzere olan ülkemizin Avrupa ülkelerinin gelişmişlik standardına ulaşmasında önemli kolaylıklar sağlayacaktır.